SKRZYDLATA POLSKA

NR 24 (675)
14. VI. 1964
ROK XX/XXXIV
CENA 2 ZŁ

Ze stoperem i taśmą na trasie III Rajdu Dziennikarzy i Pilotów

Foto: B. Koszewski

POLSKA „ISKRA" W SŁUŻBIE LUDOWEGO LOTNICTWA

RADZIECKI OLBRZYM KOMUNIKACYJNY IŁ-62
(str. 9)

ODRZUTOWY SAMOLOT MYŚLIWSKI MiG-15
(str. 10—11)

SZYBOWCOWY OLIMPIJCZYK EDWARD MAKULA
(str. 16—17)

W POZNANIU odbyła się 30 maja br. konferencja prasowa, podczas której dowódca Lotnictwa Operacyjnego, gen. bryg. pil. Franciszek Kamiński, poinformował dziennikarzy o przebiegu uroczystości związanych z XX rocznicą rozpoczęcia szlaku bojowego Ludowego Lotnictwa Polskiego. Tegoroczne Święto Lotnictwa będzie miało szczególnie uroczysty przebieg. Punkt kulminacyjny obchodów przypadnie na 23 sierpnia — Dzień Lotnictwa. Odbędą się w tym czasie uroczyste obchody świąt pułkowych, a w Warszawie konferencja wojskowo-historyczna, poświęcona XX-leciu Ludowego Lotnictwa Polskiego. Konferencję prasową poprzedziły specjalnie zorganizowane pokazy pilotażu i sprzętu lotniczego. W czasie pokazów kpt. Edmund Burzymowski wykonał 1000 skok spadochronowy, który stawia go w rzędzie czterech „jubilatów-tysięczników" spadochronowych naszego lotnictwa.

*

ZAPADŁY decyzje dotyczące reprezentowania polskiej kinematografii na tegorocznym festiwalu filmowym w Karlovych Varach. Na festiwal wysłany zostanie najnowszy film Leonarda Buczkowskiego pt. „Przerwany lot".

*

REPREZENTACJA Polski na Międzynarodwe Zawody w Akrobacji Samolotowej w NRD odleciała z Warszawy 5 czerwca br. W skład jej weszli następujący piloci: Stanisław Kasperek, Michał Wiland, Stanisław Ackerman. Przed wyjazdem do NRD odbyli oni trening na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego (4 czerwca br.), który zgromadził wielu widzów.

*

DO WARSZAWY powrócili z Anglii przedstawiciele naszego szybownictwa: trener kadry narodowej — Józef Dankowski i szybowcowy mistrz świata — Edward Makula, którzy brali udział w Mistrzostwach Szybowcowych Wielkiej Brytanii (w maju br.), pełniąc funkcje pomocników pilotów polskich. Przebywali oni w Anglii na koszt Polskiego Klubu Szybowcowego i mieli możność w ten sposób zapoznać się z warunkami terenowymi i meteorologicznymi przyszłorocznych Szybowcowych Mistrzostw Świata. Po powrocie do kraju odbyła się w siedzibie APRL konferencja prasowa, na której trener Dankowski i pilot Makula podzielili się swymi spostrzeżeniami z pobytu w Anglii.

*

W RZESZOWIE rozpoczęły się 1 czerwca br. zawody szybowcowe Ziemi Rzeszowskiej. Na starcie, na lotnisku w Jasionce, stanęło 15 zawodników z aeroklubów: rzeszowskiego, podkarpackiego, lubelskiego, podhalańskiego, tatrzańskiego, krakowskiego i stalowowolskiego. Pierwszą konkurencją był przelot prędkościowy po trasie trójkąta 100 km. Zwyciężył W. Możdżyniewicz przed J. Załuską i T. Budzińskim.

*

30 MAJA br. zginął śmiercią lotnika długoletni wiceprezes Aeroklubu Mieleckiego Tadeusz Kulpa. Zmarły był wieloletnim i zasłużonym działaczem naszego lotnictwa sportowego.

*

NA LOTNISKU Aeroklubu Warszawskiego odbyły się 31 maja br. II Zawody Modelarskie o puchar PZL Okęcie. Na starcie stanęło 78 zawodników (w tym 52 juniorów). W grupie juniorów zwyciężył Jerzy Pachowski (Gdańsk), przed Krzysztofem Rachwałem (Gdańsk) i Mieczysławem Sydorem (Jelenia Góra). Dalsze miejsca w kolejności zajęli: 4. W. Kochański (Jelenia Góra), 5. Z. Boczar (Krosno). W grupie seniorów zwyciężył Julian Falęcki z Warszawy, przed Stanisławem Skotniczym z Katowic i Tadeuszem Pelczarskim z Krosna. W tym samym dniu odbyły się na lotnisku Gocław również V Zawody Modelarskie w kategorii modeli z napędem gumowym o Memoriał K. Błaszczyńskiego. Brało w nich udział 37 zawodników (w tym 16 w grupie juniorów). Wśród juniorów najlepszym był Grzegorz Gawlak z Poznania, drugie miejsce zajął Lech Kamionka z Torunia, a trzecie Zbigniew Gawlak z Wrocławia. W grupie seniorów zwyciężył Władysław Niestoj przed Jerzym Kosińskim (obaj z Warszawy), trzecie miejsce zajął Kazimierz Łapiński z Białegostoku.

*

W GRUDZIĄDZU odbyło się piąte z kolei, od chwili reaktywowania Aeroklubu Grudziądzkiego, walne zebranie członków AG. Na zebraniu omówiono ubiegłoroczny bilans działalności klubu, wytyczono nowe kierunki działania i na zakończenie — wybrano nowe władze. Prezesem Aeroklubu Grudziądzkiego został ponownie Bolesław Ahl.

*

PILOCI i członkowie Aeroklubu Krakowskiego, pragnąc uczcić jubileusz Uniwersytetu Jagiellońskiego, w którego murach narodziła się historia lotnictwa polskiego, przekazali Krakowskiej Wszechnicy dar w postaci modelu, stanowiącego wierną kopię XVIII-wiecznego statku powietrznego. Jest to balon w skali 1:25, opracowany w ośrodku modelarstwa lotniczego Aeroklubu Krakowskiego na podstawie dokumentacji jaka zachowała się w zbiorach archiwum uniwersyteckiego i Biblioteki Jagiellońskiej. Dokumentację naukową i techniczną modelu opracował mgr M. Markowski, rysunki techniczne Z. Baranowski, a wykonawstwem kierował szef modelarstwa lotniczego AK I. Pudełko. Delegacja Aeroklubu Krakowskiego przekazała model prorektorom UJ, prof. M. Klimaszewskiemu i prof. K. Koziełowi, którzy podziękowali za model „balonu powietrznej" (wzbogaci on zbiory muzeum uniwersyteckiego) i wręczyli przedstawicielom aeroklubu medal wybity z okazji 600-lecia UJ oraz pamiątkowe odznaki jubileuszowe.

*

W AEROKLUBIE Bielsko-Bialskim odbyło się walne zgromadzenie, na którym podsumowano roczny dorobek klubu i wytyczono zadania na najbliższy okres. W czasie obrad wybrano również nowe władze klubu. Prezesem Aeroklubu Bielsko-Bialskiego wybrano ponownie inż. Tadeusza Gajdę.

*

W JEDNOSTCE lotniczej odbyła się uroczysta promocja podoficerów zawodowych, którzy ukończyli ponad 8-miesięczny kurs szkoleniowy. W uroczystości wziął udział dowódca Lotnictwa Operacyjnego, gen. bryg. pil. Franciszek Kamiński, który wręczył podoficerom świadectwa ukończenia kursu z równoczesną nominacją na stopień kaprala. Za uzyskanie najlepszych wyników w nauce gen. Kamiński wręczył nagrody książkowe kapralom: Janowi Sikorskiemu, Tadeuszowi Orłowskiemu i Stanisławowi Rynkiewiczowi.

DELEGACI Z LOTNICTWA NA IV ZJAZD PZPR

15 czerwca br rozpoczyna się w Warszawie IV Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Partia przychodzi na Zjazd z poważnym dorobkiem politycznym i ideowym, z pełnym przekonaniem o słuszności swej linii politycznej. Zjazd wytyczy zadania Partii i perspektywy rozwoju Polski w następnym okresie historycznym, który powinien przynieść pomyślne zakończenie budowy socjalizmu w naszym kraju.

W wielkim czynie społecznym dla uczczenia IV Zjazdu Partii i XX-lecia Polski Ludowej aktywnie uczestniczyli również lotnicy, cywilni i wojskowi. Opierając się na wstępnych obliczeniach, można stwierdzić, że ogólna wartość zobowiązań i czynów społecznych realizowanych w jednostkach Inspektoratu Lotnictwa wyniesie ok. 3,5 miliona złotych oszczędności. Blisko 70% żołnierzy w jednostkach Lotnictwa Operacyjnego uczestniczy w realizacji zobowiązań indywidualnych, a jeszcze większy procent — w realizacji czynów zespołowych. Akcja czynów społecznych objęła również aerokluby regionalne. Obejmuje ona między innymi udział w budowie dróg, remonty sprzętu lotniczego, porządkowanie lotnisk i obiektów przylotniskowych, co przyniesie naszemu państwu łączny dochód sięgający blisko 1,5 miliona złotych.

Na konferencjach partyjnych lotnicy wybrali również swoich delegatów na IV Zjazd PZPR. Z Inspektoratu Lotnictwa i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju delegatami na IV Zjazd Partii zostali m. in.: Główny Inspektor Lotnictwa — gen. dyw. pil. JAN RACZKOWSKI, Dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju — gen. dyw. pil. CZESŁAW MANKIEWICZ, płk MIECZYSŁAW PUTECZNY, płk mgr TADEUSZ DĄBKOWSKI, płk mgr ALOJZY NAPIERAJ, płk nawig. WŁADYSŁAW ŻYGADŁO, ppłk pil. JÓZEF KOWALSKI i ppłk EDWARD TARASZKIEWICZ. Niektórych z delegatów przedstawiamy poniżej.

JÓZEF KOWALSKI

Ppłk pil. **JÓZEF KOWALSKI** urodził się 4 marca 1925 roku w powiecie sochaczewskim. Mając 15 lat zostaje po raz pierwszy w czasie okupacji wywieziony do Niemiec. Stamtąd ucieka i jako kilkunastoletni chłopiec działa w konspiracji. W 1942 roku nawiązuje kontakt z grupą byłych KPP-owców, Matusiakiem i Ciesielskim. Jest pod ich wływami, działa na ich polecenia dla ruchu oporu w kraju. Przewozi korespondencję GL, literaturę i plakaty, zbiera wśród ludności powiatu sochaczewskiego pieniądze jako pożyczkę na potrzeby partyzantki, dostarcza partyzantom broń.

W 1943 roku przybywa do Warszawy i tu zastaje go Powstanie Warszawskie. I znów zostaje wywieziony do Niemiec, skąd ucieka, następnie przebywa w obozie w Radogoszczy. W 1944 roku po ucieczce z obozu nawiązuje z powrotem kontakt z Ciesielskim i nadal działają na terenie powiatu sochaczewskiego. W listopadzie tego roku Kowalski wykonuje wyrok na agencie hitlerowskim, wydany przez grupę Ciesielskiego.

Po wyzwoleniu Ciesielski, Kaniak i Janiszewski tworzą Komitet Powiatowy PPR, a Kowalski pracuje w organach Bezpieczeństwa Publicznego z ramienia KP.

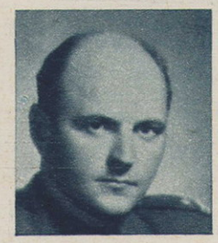
W 1946 roku Kowalski zgłasza się do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, którą kończy jako oficer-pilot, w 1948 roku. Od chwili ukończenia szkoły, a nawet jeszcze będąc w szkole, ppłk pil. Józef Kowalski daje się poznać jako aktywny oficer, dobry pilot i doświadczony działacz partyjny. Jest początkowo pilotem - instruktorem, następnie dowódcą klucza, pododdziału, a następnie zastępcą komendanta szkoły do spraw pilotażu, w końcu zostaje mianowany Komendantem Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Janka Krasickiego .

Od 1958 roku bierze udział we wszystkich zbiorowych i indywidualnych pokazach pilotażu. Jest pilotem I klasy. Zajmował różne funkcje partyjne — ostatnio był członkiem Komitetu Partyjnego szkoły.

W szkole dęblińskiej był od chwili opuszczenia jej murów do 1952 roku. Po dziesięcioletniej nieobecności znów wrócił do niej. W ciągu ostatnich niespełna dwóch lat zdołał stworzyć wyjątkowo dobrą atmosferę do pracy, przyczynił się do ukształtowania kolektywu partyjno - dowódczego szkoły, nawiązał ścisłą współpracę z Komitetem Partyjnym szkoły. W wyniku tego znacznie podniósł się poziom nauczania podchorążych, wzrosło niewspółmiernie w porównaniu do lat ubiegłych bezpieczeństwo latania, nastała zdrowa atmosfera partyjna w szkole, będąca podstawą jej wszystkich sukcesów.

(H. S.)

EDWARD TARASZKIEWICZ



Ppłk **Edward Taraszkiewicz** urodził się w 1924 roku w Warszawie. Mając 19 lat wstąpił do II Armii Wojską Polskiego, do 8 Dywizji Drezdeńskiej. Jako dowódca radiostacji batalionowej brał udział w walkach pod Budziszynem i Dreznem.

W 1946 roku został przyjęty do Technicznej Szkoły Lotniczej, którą kończy w 1948 roku. Po ukończeniu szkoły pracował w stopniu sierżanta jako mechanik samolotowy w pułku bombowym.

Do partii wstąpił w 1948 roku. Jako aktywny podoficer. Zostaje wybrany sekretarzem Oddziałowej Organizacji Partyjnej i jednocześnie pełni nieetatowo obowiązki zastępcy dowódcy eskadry do spraw politycznych.

W 1949 roku przełożeni kierują ppłk. Edwarda Taraszkiewicza na kurs oficerów politycznych. Wraca z powrotem do tego samego pułku w stopniu podporucznika i obejmuje stanowisko zastępcy dowódcy eskadry do spraw politycznych.

Ppłk Edward Taraszkiewicz będąc jeszcze mechanikiem samolotowym włączył się aktywnie do pracy polityczno-wychowawczej w wojsku. Obecnie jest zastępcą dowódcy do spraw politycznych.

W Dwudziestolecie Ludowego Wojska Polskiego został odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

WŁADYSŁAW ŻYGADŁO

Będąc w 2 Czkałowskiej Szkole Wojennej Nawigatorów płk nawig. **WŁADYSŁAW ŻYGADŁO** nie przypuszczał wówczas, że w przyszłości zmienią się jego zainteresowania, że poświęci się całkowicie pracy wychowawczej. Już w 1949 roku, jako nawigator eskadry, zostaje wybrany sekretarzem Komitetu Podstawowej Organizacji Partyjnej pułku bombowego, w którym pełnił służbę. W rok później zostaje naznaczony na stanowisko zastępcy dowódcy pułku do spraw politycznych. To znaczy wówczas przechodzi do korpusu oficerów politycznych.

Płk nawig. Władysław Żygadło latał czynnie jako nawigator do 1950 roku. 3 maja bieżącego roku minęło dwadzieścia lat od chwili wstąpienia płk. nawig. Władysława Żygadło do ludowego Wojska Polskiego. Służbę rozpoczął w 4 Dywizji Piechoty im. Jana Kilińskiego. I stąd został skierowany do lotniczej szkoły w Orenburgu.

Od pierwszych miesięcy pobytu w wojsku płk. nawig. Władysław Żygadło włączył się aktywnie do pracy politycznej. Cechowała go i cechuje żarliwość i ideowa pasja, z którą całkowicie poświęca się pracy partyjno - politycznej w wojsku.

Od 1962 roku pełni funkcję I Sekretarza Komitetu Partyjnego Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. W tym czasie rozwinął się znacznie ruch przodownictwa i współzawodnictwa, w WOPK, powstało wiele Drużyn Służby Socjalistycznej, wzmocniła się organizacyjnie i ideowo organizacja KMW. Duża zasługa w tym jest również i płk. nawig. Władysława Żygadło.

W dowód uznania za swą ofiarną pracę został wybrany na konferencji partyjnej Wojsk OPK delegatem na IV Zjazd PZPR.

Na IV Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej

REKORDY I WYCZYNY SZYBOWCOWE

- **Jan Wróblewski — prędkość 91 km/h na trójkącie 512 km**
- **Henryk Lisiecki — przelot otwarty 740 km**
- **Krzysztof Trzpil — prędkość 97,8 km/h na trójkącie 245 km**

KIEDY piszemy te słowa, już tylko kilka dni dzieli nas od IV Zjazdu PZPR. Odbyły się prawie wszystkie konferencje wojewódzkie. W końcowe stadium weszła realizacja zobowiązań zjazdowych. Czym uczciłeś, czym uczcisz IV Zjazd naszej Partii — oto pytanie, które teraz zadajemy sobie najczęściej.

Atmosfera przedzjazdowa porwała lotników sportowych. W aeroklubach, szkołach szybowcowych obok czynów społecznych, niezależnie od robót gospodarczych i technicznych, obserwujemy wzmożony ruch na starcie. Piloci sportowi, szybownicy z wielką energią, ze szczególną pasją atakują diamentowe i rekordowe trasy. Chcą pokazać, że i oni przyjdą z dorobkiem na zjazd swej partii — Partii, która stworzyła im możliwości latania takie, że trudno na świecie znaleźć lepsze. Wdzięczność ich nabierze realnego kształtu nie tylko w realizacji planowanych zobowiązań, ale również w formie nowych wartości szkoleniowych i sportowych. Nie udały się wprawdzie — jak dotąd — próby atakowania rekordów świata. Nie dopisały niestety warunki atmosferyczne. Ale nowoczesny sprzęt, „Zefiry" i „Foki" — to wciąż jeszcze czołowe szybowcowe konstrukcje oraz wysoka forma pilotów połączona z pełną mobilizacją ideologiczną pozwala przypuszczać, że i na wyniki najlepsze w skali międzynarodowej nie będziemy długo czekać.

Długa, bardzo długa jest lista wyczynów, które zostały zarejestrowane w drugiej połowie maja. Nie sposób wymienić je w krótkiej informacji nawet w największym skrócie. Podamy więc wyniki uzyskane w kilku ośrodkach — pozostałym poświęcimy miejsce w następnych „Skrzydlatych".

AEROKLUB WROCŁAWSKI. W dniu 23 maja br **Aleksander Pawlikiewicz**, jeden z pierwszych w historii szybownictwa Polski Ludowej rekordzistów świata, wykonał przelot docelowo-powrotny na trasie Wrocław — Kielce — Wrocław długości 524 km. Wyczynem tym uzupełnił on Diamentową Odznakę Szybowcową. Następnego dnia **Bolesław Kochanowski** na tej samej trasie przeleciał 460 km, obok innych przelotów docelowo-powrotnych zaliczonych do zawodów całorocznych, **Stanisław Palider** i **Roman Polański** za docele 300 km (po trasie łamanej — oszczędność!) zdobyli diamenty. **Janina Paczek** wykonała przelot otwarty 300 km. W dwa dni szybownicy wrocławscy zdobyli blisko 40 000 pkt do CZS.

AEROKLUB JELENIOGÓRSKI, znany z przedsiębiorczości i śmiałych inicjatyw, wystawił „czujkę" w Białymstoku z zadaniem przelotu długodystansowego. Szczęście dopisało i w dniu 24 maja br znany z jeżowskich zawodów pilot z Jeleniej Góry **Henryk Lisiecki** przeleciał na „Foce" aż pod Berlin. Pokonana przez niego odległość około 740 km — dokładny wynik zostanie obliczony ze współrzędnych geograficznych — to nowy rekord Polski. Poprzedni, jak pamiętamy, należał w tej konkurencji do **Edwarda Makuli**, który w Argentynie uzyskał 716 km. Inne wyniki, które uzyskano już w samej Jeleniej Górze — publikujemy na innym miejscu.

AEROKLUB WARSZAWSKI. Cały koniec maja szybownicy stołeczni walczyli pod cumulusami o rekordy i punkty memoriałowe. **Pelagia Majewska** wykonała przelot docelowo-powrotny do Świdnika długości 316 km, a **Jerzy Dąmbski** też docel-powrót do Białegostoku. Odległość 345 km. Szybowiec „Foka". Nie powiodły się próby przelotów po trasie trójkąta 535 km, ale uzyskano szereg świetnych rezultatów. **Pelagia Majewska** „padła" po przeleceniu 460 km, **Andrzej Kmiotek** uzyskał odległość 410 km, a **Franciszek Szachewicz** aż 520 km.

W dniu 23 maja br ośmiu pilotów zaliczyło trójkąty 104 km, przy czym najlepsza uzyskana prędkość wynosiła około 70 km/h. **Józef Menet** zdobył za przelot docelowy 300 km diament. Nie udały się próby (dnia 23 maja br) **Danucie Sylwanowicz** i **Zbigniewowi Skrzyńskiemu** pokonania pięćsetek, ale przelecieli ponad 400 km.

Rewelacyjny wynik, najlepszy wyczyn homologowany w tej kategorii, uzyskał (dnia 27 maja) **Krzysztof Trzpil** w przelocie po trasie trójkąta 245 km Warszawa — Płock — Ciechanów — Warszawa. Czas lotu — 2 godziny 30 minut. Prędkość 97,8 km/h. Poprzednio najlepszy rezultat w tej konkurencji miał Edward Makula — 93,9 km/h. **Wiktor Sznurowski** na tym samym dystansie miał prędkość 84 km/h.

28 maja br **Czesław Mankiewicz** zdobył diament na trasie Warszawa — Świdnik — Warszawa długości 316 km.

CENTRUM SZYBOWCOWE — LESZNO. W pierwszej połowie maja na obozie treningowym przed Szybowcowymi Mitrzostwami Świata członkowie kadry narodowej zademonstrowali doskonałą formę, uzyskali szereg świetnych rezultatów latając nawet w „angielskich" warunkach. Nie pzwoliła jednak pogoda, by planowane ataki na rekordy zakończyły się powodzeniem.

Ostatnia dekada maja była niezwykle owocna. I tak kolejno. W dniu 21 maja br trójkąt 104 km obleciało 10 pilotów. Najlepsze prędkości uzyskali **Jan Wróblewski** — 87,88 km/h na „Zefirze" i **Tadeusz Dziuba** — 93,20 km/h na „Foce". **Jerzy Adamek** tego dnia wykonał przelot docelowo-powrotny 184 km.

Dnia 22 maja br **Jan Wróblewski** i **Tadeusz Dziuba** zdobyli po 5 022 pkt w zawodach memoriałowych przelotami powrotnymi do Płocka. 15 pilotów tego dnia, planując długie trasy docelowo-powrotne, nie osiągnęło mety.

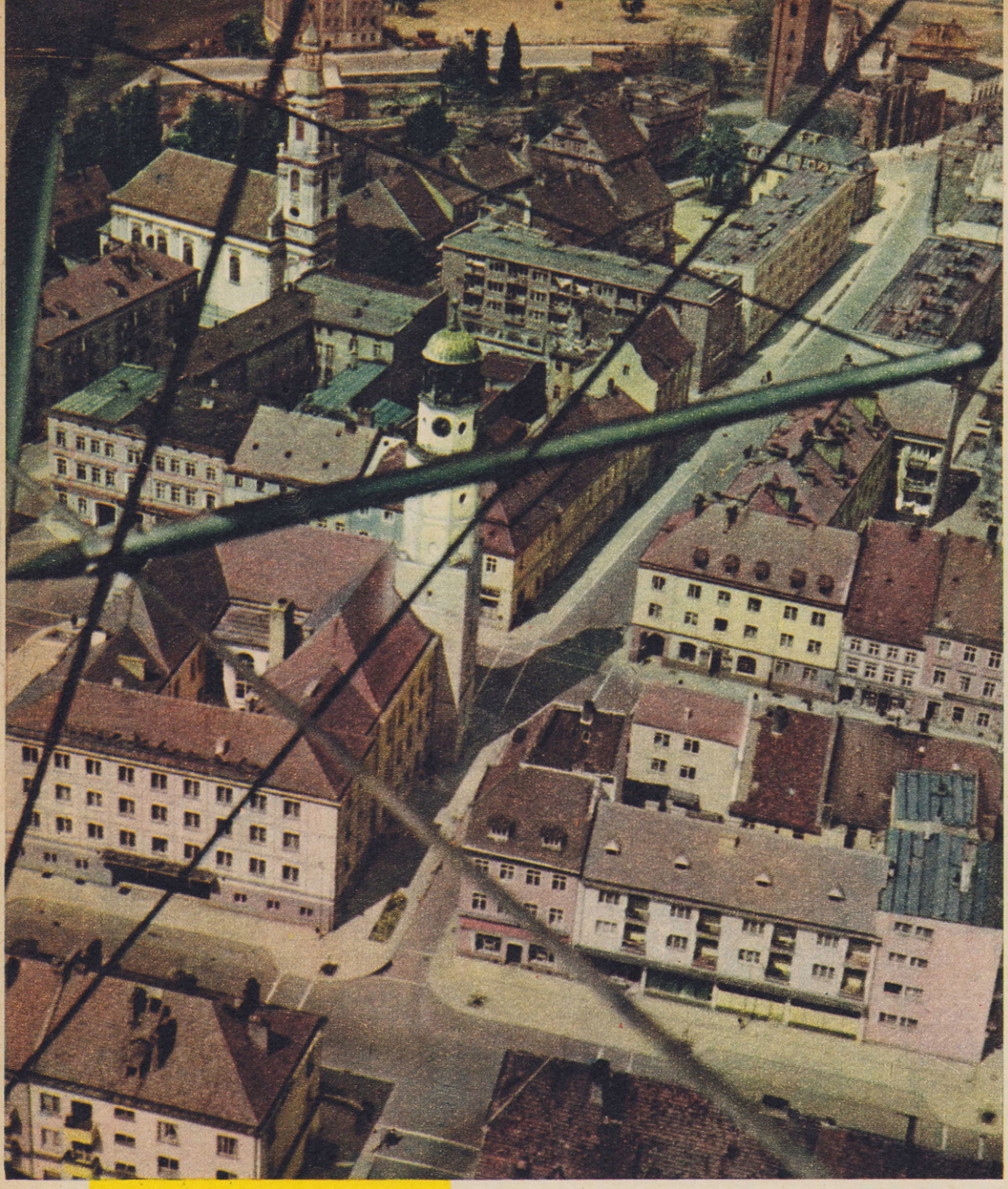
Rekord Polski na trasie 512 km to największy wyczyn w dniu 23 maja br. **Jan Wróblewski** na trasie Leszno — Jaksice — Łódź — Leszno uzyskał prędkość 91,701 km/h. Na trasie trójkąta 267 najlepszy wynik dnia osiągnął **Ryszard Witkowski** — 57,21 km/h na „Musze-Standard". Za docele-powrotne po 324 km diamenty zdobyli **Tadeusz Lewicki** i **Zygmunt Gumiński**.

24 maja br — nowe sukcesy. **Tadeusz Dziuba** — 87,88 km/h na trójkącie 104 km, który zaliczyło także 10 innych pilotów.

Zbigniew Borowski i **Czesław Staniewicz** w dniu 26. V. br zdobyli diamenty za docelówki 310 km. Następnego dnia diamenty za pięćsetki wywalczyli **Zygmunt Gumiński** — 520 km i **Ryszard Witkowski** — 512 km. Następne dni przyniosły — może mniej efektów — ale równie cennych przelotów po trasach zamkniętych.

Już tylko te pobieżne zestawienie wyników i z kilku tylko lotnisk świadczy, że piloci sportowi przychodzą na IV Zjazd PZPR dumni ze swych osiągnięć, wyników tym cenniejszych, bo robionych na trasach zamkniętych. **(pom)**

Skrzyżowanie Al. Jerozolimskich i Nowego Światu w Warszawie. W głębi — gmach Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.
Foto: Zb. Siemaszko



Piękno Ziem Zachodnich. Oleśnica z lotu ptaka.
Foto: A. Ziemiński (2)

ZE STOPEREM I TAŚMĄ

NA TRASIE III RAJDU DZIENNIKARZY I PILOTÓW

JERZY POMIANOWSKI

ŻADNE bodaj zawody lotnicze, które miały u nas miejsce w ostatnich latach, nie miały takiej oprawy jak III Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów. Nie miały też takiego znaczenia politycznego, popularyzatorskiego. Nigdy wreszcie w krajową imprezę nie były tak bardzo zaangażowane nasze centralne i terenowe władze partyjne i administracyjne. Ale nie tylko pod względem rzekłbym społeczno-lotniczym były to zawody wyjątkowe. Ciekawe, różnorodne konkurencje pilotażowe, wysoki poziom uczestników oraz długa, urozmaicona trasa złożyły się na to, że III RSDiP przedstawiał się interesująco ze względów czysto sportowych. Nim jednak przejdziemy do szczegółowej analizy, nim zajmiemy się komentowaniem, razem z 30-toma pilotami i tyluż dziennikarzami wyruszmy na trasę pierwszej konkurencji, która prowadziła z lotnisk macierzystych.

DO LUBLINA (17.05)

Zlot na punktualność, z dokładnością do ± 15 sekund, obejmował też próbę celności lądowania w prostokątach oraz zadanie odnajdywania znaków między KPT a lotniskiem.

Pierwszy na taśmie zjawia się TS-8 „Bies" z Kazimierzem Pogorzelskim (Aeroklub Warszawski) i Bogdanem Kaznowskim („Wiraże"). Sędziowskie stopery notują dokładny czas: 9.00.53". Minimalne spóźnienie. Zato ładne lądowanie w drugim prostokącie i obydwa znaki prawidłowo zidentyfikowane. Szybko podliczamy punkty. Razem jest ich 115. Regularnie, co 5 minut, na pełnym gazie lub nieco zdławionych obrotach taśmę mijają samoloty. „Jaki", „Zliny", „Ceesesy", a nawet jeden „Junak". Punktualność „gra'. Odnajdywanie „X" i „V" z płócien startowych też nie sprawia więk-

Z prawej: „Jak-18" SP-BNG to zwycięska załoga III Rajdu — pilot Stanisław Maksymowicz i Andrzej Waligórski.

szych trudności. Wszakże przy lądowaniu nie wszyscy piloci potrafią opanować nerwy. Kilka maszyn staje krzyżem na niebie — szczęściem na minimalnej wysokości i finał jest pomyślny. Z wyjątkiem niestety „ceesesa" pilota Grodzickiego, który to (samolot, nie pilot) przy twardym przyziemieniu doznał minimalnego uszkodzenia. Pech. Dla przedstawiciela „Trybuny Mazowieckiej" rajd się zakończył.

WYNIKI KONKURENCJI „A": 1. Zdzisław Dudzik (Aeroklub Warszawski) — Jerzy Zarębski („Skrzydlata Polska" — 135 pkt., 2. Z. Wróblewski — T. Pajda — 130 pkt., 3—6. A. Płaziński — J. Dopieralski, H. Sienkiewicz — J. Nogieć i S. Maksymowicz — A. Waligórski — wszyscy po 120 pkt.

PŁOCK (18.05)

Na konkurencję B składały się następujące próby: regularność przelotu, odnajdywanie znaków oraz lądowanie w prostokątach.

Niebieskie władze nie dotrzymały rajdowego zamówienia na pogodę i kiedy samoloty szperały na trasie w poszukiwaniu znaków, nadszedł front chłodny. Uporały się z nim „Jaki", ale wolniejsze samoloty zbyt wiele straciły czasu, by można oceniać ich punktualność. Próba ograniczyła się więc tylko do regularności przelotu. Nie udało się też lądowanie w prostokątach. Przechodzący front i gwałtowna zmiana kierunku wiatrów zmusiły organizatorów do przełożenia startu, a porywy wichury w ogóle wykluczyły możliwość rozegrania próby — przynajmniej dla części zawodników — celności lądowania. Bohaterem dnia stał się pilot Marian Urbański. Defekt gaźnika o mało co nie doprowadził go do podjęcia decyzji przymusowego lądowania. Wytrzymał jednak twardą próbę nerwów, ratował jak mógł silnik pompką zastrzykową i wprawdzie ze stojącym śmigłem, ale prawidłowo i bezpiecznie przyziemił się przy literze „T". Nasze uznanie i gratulacje.

Mała liczba prób nie zróżnicowała na płockim etapie załóg. Aż siedem uzyskało maksymalną liczbę 120 pkt. Byli to: Z. Roszak — M. Kowalski, S. Babiarz — H. Jonek, M. Studziński — J. Głębocki, E. Kieszkowski — J. Grzywa, G. Legwant — A. Mroczek, K. Pogorzelski — B. Kaznowski i S. Maksymowicz — A. Waligórski.

Uff! Jeszcze jeden etap za nami. Idą od lewej: Janusz Szymański, Jerzy Zarębski, Zdzisław Dudzik i Tadeusz Zieliński.

W drugiej kabinie „Zlina" najlepsza dziennikarka III RSDiP Teresa Chwieduk z wrocławskiego „Słowa Polskiego". Pilotem jej był Waldemar Gross.

JEZIORA, JEZIORA I OLSZTYN (19.05)

Zadanie dnia obejmowało przelot po trasie łamanej z zachowaniem regularności przelotu, kontrolowanej na nieujawnionym punkcie oraz mecie, identyfikowanie obiektów wg otrzymanych zdjęć oraz lądowanie w dwóch prostokątach.

Już od świtu tworzą się cumulusy. Pogoda jak marzenie. Całe szczęście, bo niektóre domy i domki trzeba szukać z przysłowiową świecą. Tylko olsztyńska załoga czuje się pewnie. Zna się ten rejon! I znów „Bies" pierwszy na mecie. Lądowanie na medal. Ale... Na jednym ze zdjęć zamiast Kanigowa czytamy: Gutkowo. Błąd i punkty karne. A szczęście było tak blisko. Punktualność na mecie zadziwiająca — liczy się w sekundach. Na nieujawnionym punkcie kontroli czasu, o dziwo, też. Na lotnisku, wraz z grupą kibiców, obserwujemy udane lądowania. Załogi chwilę jeszcze konsultują — co i gdzie. Większość zdjęć opisana jest prawidłowo. Ale tylko reprezentantom Olsztyna — Kołłątajowi i Białkowskiemu udało się odnaleźć wszystko. Brawo. Smutne miny mają zeszłoroczni zwycięzcy Dudzik i Zarębski. Tylko im jednym komisarz na nieujawnionym punkcie kontroli czasu nie zaliczył próby. Inne emocje przeżywał red. Szof z „Kraju i ze świata'. Pilot Tkaczyk po meldowanu odszedł do strefy, by tam po szeregu górek upewnić się, że podwozie otwiera się prawidłowo.

WYNIKI KONKURENCJI „C": 1. Eugeniusz Kołłątaj — Wiesław Białkowski („Głos Olsztyński") — 230 pkt. 2. L. Merło — T. Vogel — 200 pkt. 3. H. Sienkiewicz — J. Nogieć — 195 pkt., 4. R. Pilch — S. Gawliński — 185 pkt., 5. S. Maksymowicz — A. Waligórski — 180 pkt.

NAD MORZEM (20.05)

Kolejne próby obejmowały lot po po łuku z odnajdywaniem znaków i zachowaniem regularności oraz lądowanie na celność. Pogoda — bez zmian — czyli świetna. Samoloty dziś lecą w odwrotnej kolejności — od najwolniejszych.

Na lotnisku we Wrzeszczu finał zorganizowany doskonale. Pełne zabezpieczenie startowe, liczni kibice. Spotykamy najlepszych miejscowych szybowników. I znowu, gdy samoloty mijają taśmę, zatrzymujemy sekundomierze, by upewnić się, że — może to trochę zasługa widzialności „milion na milion" — ogół zawodników wykonał obliczenia nawigacyjne i lata po trasach rzeczywiście regularnie. Lądowania są dziś prawidłowe, piloci otrzaskali się z atmosferą zawodów, ale często do pełnego sukcesu samolot okazuje się pół lub cały metr za długi. Z odnajdywaniem znaków — których zresztą było na łuku dwa zamiast trzy — nie było większych trudności.

WYNIKI KONKURENCJI „D": 1—4. Z. Dudzik — J. Zarębski, L. Merło — T. Vogel, S. Maksymowicz — A. Waligórski i H. Sienkiewicz — J. Nogieć — wszyscy po 160 pkt. 5. K. Pogorzelski — B. Kaznowski — 155 pkt.

Z PÓŁNOCY NA POŁUDNIE (21.05)

Właściwa konkurencja rozgrywana była dopiero na trasie Poznań—Oleśnica. Lądowanie w Poznaniu konieczne było dla uzupełnienia paliwa. Zadanie dnia wyjątkowo trudne. Podane są geograficzne kąty drogi do obiektów, które widoczne są na zdjęciach. Należy te obiekty odnaleźć i lecieć dokładnie (i regularnie) zgodnie z podanym kursem, by zobaczyć kolejny obiekt. Na lotnisku docelowym zaś ostatnia już w tegorocznym rajdzie próba lądowania. Im trudniejsza próba — tym większe szanse dla dobrych pilotów. Różnice w czasie dziś już znaczne. Mierzymy je minutami, ale Kowai i Pogorzelski mają tylko po 10 sekund spóźnienia, a Dudzik — 13. Wszyscy widać są zmęczeni, bo lądowania są mniej precyzyjne.

WYNIKI KONKURENCJI „E": 1—2. Zdzisław Dudzik — Jerzy Zarębski oraz Zdzisław Jarończyk (Aeroklub Wrocławski) i Zofia Kielan („Gazeta Robotnicza") — 210 pkt., 3. G. Legwant — A. Mroczek — 205 pkt., 4—6. K. Pogorzelski — B. Kaznowski, E. Kołłątaj — W. Białkowski i L. Merło — T. Vogel — po 200 pkt.

O NAGRODĘ KOMBINATU (22.05)

Tego dnia drugie kabiny były puste. Dziennikarze pracowali nad reportażami. Piloci zaś rozegrali nie wliczaną do ogólnej punktacji konkurencję o nagrodę kombinatu miedziowego. Znów były fotografie z obiektami, pomiar regularności przelotu i celność lądowania. Emocje już mniejsze, bo i stawka nie ta. Najlepsze wyniki uzyskali:

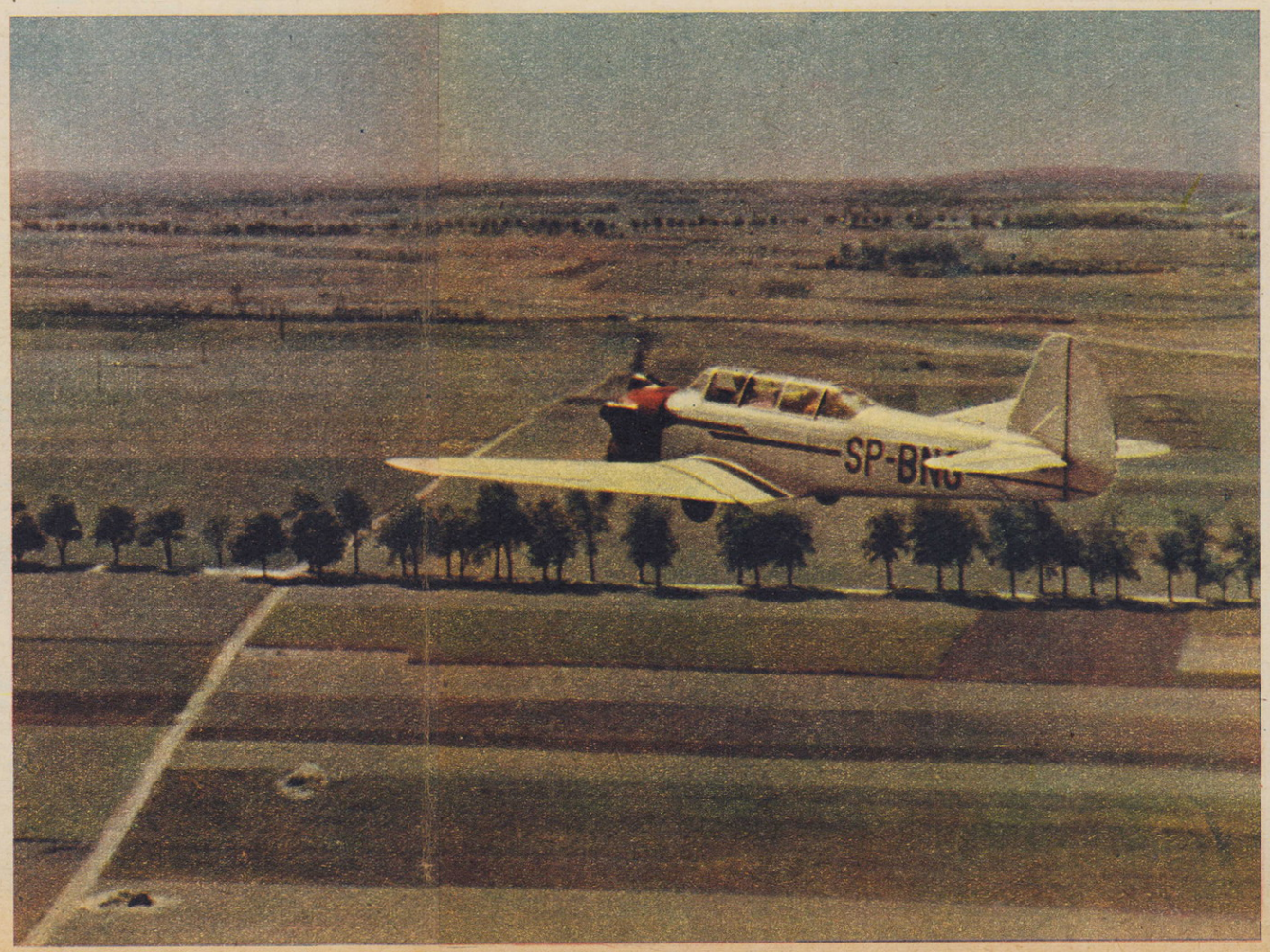
1—2. Stanisław Babiarz (Jelenia Góra) i Marek Studziński (Kielce) — 170 pkt., 3—4. Stanisław Maksymowicz i Henryk Sienkiewicz — 165 pkt., 5. Waldemar Gross.

■

Jak w kalejdoskopie przewinęła się przed oczami uczestników barwna mozajka nowych dzielnic miejskich i zrekonstruowanych „starówek", zabytki, fabryki i kombinaty. Uprawne zielone pola nizinne i lasy, jeziora pomorskie, mazurskie. I wszędzie ludzie. Ci znani, sławni, włodarze terenowi i ci, których może trudno wyróżnić, choć to ich właśnie codzienna wytrwała praca składa się na rozwój i rozkwit Ludowej Ojczyzny, słowem DOROBEK DWUDZIESTOLECIA.

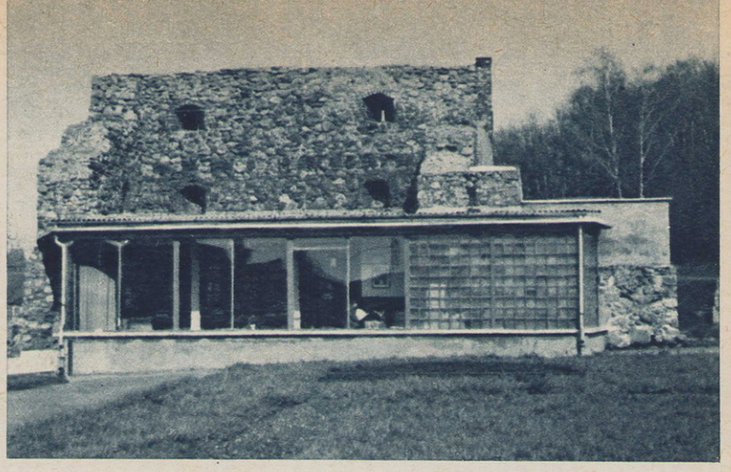
W LUBLINIE, nim znaleźliśmy się w historycznej kolumnowej sali — ileż się od tych czasów zmieniło — zwiedziliśmy nowe osiedla mieszkaniowe i ośrodek akademicki. Dawny grajdołek Polski „B" urósł dziś do poważnego centrum naukowego. PŁOCK — stary piastowski gród, który stoi u progu wielkiej kariery. Budowany kombinat petrochemiczny to gigant jeden z największych w Europie. Szczególne mamy tu powody do zadowolenia —

CIĄG DALSZY NA STR. 6



W próbie na celność lądowania widzimy „Gawrona" pilotowanego przez Henryka Sienkiewicza — najlepszego pilota Rajdu. Foto: B. Koszewski (3)

Punktacja równa. O kolejności na mecie decyduje losowanie. Co wyciągnie Marek Studziński?



Jeden z obiektów stanowiący zadanie do identyfikacji. Nowoczesny pawilon księgarski w Nidzicy. Foto: J. Pomianowski

CIĄG DALSZY ZE STR. 5

Twórcza dyskusja. Ja już samodzielnie prowadzę samolot, a ty? Redaktorzy Remigiusz Kościuszko i Tadeusz Stępień. Foto: B. Koszewski (2)

większa produkcja benzyny to tańsze latanie.

Zimno było, to prawda, na campingu w Starych Jabłonkach, ale jak tam ślicznie! Musimy — obiecaliśmy sobie — ponownie przyjechać tu latem. A w ogóle ten OLSZTYN jest ciekawy dla turystów. Kolorowa stara dzielnica i nowoczesne, stylowe rejony, Leśny Stadion... Co tu wyliczać. Trzeba tam pojechać (czy polecieć!) i samemu obejrzeć. Szczerze zachęcam. Uwaga wczasowicze — powietrze w olsztyńskim jak kryształ. Choć na campingu chuchaliśmy na termometr, by ruszył słupek z pozycji zerowej — nikt się nie zaziębił. Śmiało więc, maminsynki i chuderlaki — na jeziora!

O GDAŃSKIEJ starówce czytajcie lepiej u poetów. Odnotowuję tylko dla porządku. Na Westerplatte chwila zadumy i wzruszenia. Nigdy więcej! Nasza ludowa armia jest silniejsza niż kiedykolwiek. Gdyński port — handlowe okno na świat. Tętni życiem przez całą dobę. Tylko życzyć: więcej eksportu, mniej importu. OLEŚNICA — mała patrząc warszawskim okiem — ambicje ma wielkie. Nowe osiadla i drogi zmieniają oblicze miasteczka. Pomaga mu w tym Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych — aż żal, że tajemnica wojskowa nie pozwala na opisywanie widzianych tam cudów i nowości. Zwiedziliśmy tu też Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego. Może nic ekstra, ale na pewno widzieliśmy wiele solidnej pożytecznej roboty. Wreszcie wrocławskie miedziane szyby. Czy to tylko przypadek, że miedź przypomina złoto? Meta znajduje się tradycyjnie we Wrocławiu. Tak zawsze nam bliskim i drogim.

★

Organizatorzy III Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów określili następująco cel zawodów:

- uczczenie XX-lecia PRL,
- popularyzacji rozwoju Ziem Zachodnich,
- propagowanie rozwoju Ludowego Wojska Polskiego, w tym Lotnictwa Polskiego w XX-tą rocznicę jego powstania,
- popularyzacja sportu lotniczego,
- wyłonienie najlepszego pilota i dziennikarza Rajdu oraz najlepszej załogi.

Czy zamierzenia, oceniając ogólnie, zostały osiągnięte? Moim zdaniem — tak. Ta jednoznaczna i pozytywna ocena imprezy oparta jest zarówno o bezpośrednie obserwacje konkurencji lotniczych, zapoznanie się z dziennikarskimi pracami konkursowymi, przegląd prasy a wreszcie opinie osób oficjalnych i samych uczestników.

Zacznijmy nasze rozważania od problemów politycznych. IV Zjazd naszej Partii, XX-lecie Ludowej Ojczyzny zmobilizowały całe społeczeństwo do czynów społecznych, do szlachetnego wysiłku w pracy dla wspólnego dobra. Poważny udział w dorobku dwudziestolecia mają Ziemie Zachodnie. Danie temu wszystkiemu wyrazu w piśmie to z pewnością najważniejsze aktualnie zadanie prasy. Jeśli więc w ciągu tygodnia duża grupa dziennikarzy, reprezentująca dzienniki, rozgłośnie i periodyki centralne oraz terenowe (!) — otrzymała wiele cennych materiałów — w rozmaitej postaci — do wykorzystania „od zaraz" i na potem, jeśli została przy tym zobligowana do napisania dwóch prac konkursowych — to nic dodać nic ująć.

Sądzić należy, że publikacje w okresie rajdu — wyróżnić tu chciałbym TV, radiową „Z kraju i ze świata" oraz „Kurier Polski" — zapoczątkują serię tematów, do których bodźcem były materiały i wrażenia z III RSDiP. Zamieszczenie tylko reportaży konkursowych w zasadzie już spełni założenia propagandowe rajdu, a przecież na tym na pewno moi zawodowi koledzy nie poprzestaną.

Jak wiadomo, obok reportażu, artykułu publicystycznego itp. związanego z tegorocznymi uroczystościami i Ziemiami Zachodnimi — każdy z uczestników (dziennikarzy) pisał na temat sportowo-lotniczy. Wiele miałem satysfakcji czytając prace na pierwszy temat, nawet jeśli musiałem je ocenić krytycznie. Z prawdziwą, bo egoistyczną radością — jako pilot i redaktor — zapoznałem się z tym, co o wrażeniach lotniczych napisali „niezaangażowani". Może jeszcze czasem traktowali temat z pozycji laika — zastrzegając się tu i tam „nie znam się na tym", ale jedno było oczywiste: konkurencje w powietrzu, piękno lotu porwało ich. Nie licząc kilku już oblatanych reporterów, zdobyliśmy na III RSDiP nowych piewców skrzydlatych spraw.

Wiele było dyskusji na temat imprez samolotowych. Doboru konkurencji, bezpieczeństwa, problemów sędziowania. Może jeszcze nie wszystko udało nam się w zakresie spraw sportowych na III Rajdzie, ale trzeba przyznać, że innowacje zdały egzamin. Najcenniejszą nowością — moim zdaniem — było wprowadzenie na każdej trasie kontroli regularności przelotu i to w punktach nieujawnionych. Tu nie pomagało wyczekiwanie, esy czy pełny gaz. Komisarz był niewidoczny i by nie stracić punktów należało całą trasę pokonywać ze stałą prędkością. Korzyści szkoleniowe i w eksploatacji silników — aż nadto oczywiste. Dziwne, że trwało to tak długo i tyle złego musiało się stać, by właśnie na naszym rajdzie, wcześniej niż na mistrzostwach, znaleźć metodę punktowania latania prawidłowego i bezpiecznego. Funkcję komisarza terenowego spełniał na rajdzie mgr inż. Stanisław Pacyk. Jego wyjątkowej staranności i sumienności zawdzięczać należy, że na temat kontroli i regularności przelotu w zasadzie nie dochodziło między zawodnikami a komisją sędziowską do kontrowersji.

Pomiar czasu to stała dotychczasowa bolączka zawodów samolotowych. Sądzę, że organizatorzy III RSDiP mogą sobie poczytać za zasługę, że w tej mierze nie było najmniejszych zastrzeżeń ze strony uczestników. Wprawdzie Aeroklub PRL ciągle jeszcze nie dysponuje chronometrami, ale na rajd wypożyczono bardzo dokładne wojskowe zegary pokładowe i sekundomierze. Na lotnisku każdy z pilotów mógł porównać własny czas z oficjalnym. Zapewniało to zaufanie do komisji. Zresztą analizując wyniki przyznać trzeba, że punktualność była jedną z silniejszych stron zawodników.

Pozostałe konkurencje — znaki, fotografie itp., podobnie jak na innych zawodach. Zresztą szerzej była o tym mowa w części sprawozdawczej.

Oceniając ogólnie konkurencje lotnicze, trzeba podkreślić bardzo wyrównany i wysoki poziom uczestników. Różnice w punktacji były do końca minimalne. Wystarczyło drobne potknięcie aktualnego mistrza Polski Zdzisława Dudzika, by zakończył on rajd na piątym miejscu. Również w pobitym polu znalazł się aktualny wicemistrz Kołłątaj. Zwycięca konkurencji lotniczych Henryk Sienkiewicz wygrał dzięki regularności i rozwadze. Wprawdzie latając na „Gawronie" miał niejaki handicap w próbach lądowania, ale na trasie nie jest to taki łatwy samolot w porównaniu z innymi.

Przedstawicielowi redakcji, która była współorganizatorem rajdu, nie bardzo wypada oceniać tąże organizację w całości. Ale mogę napisać śmiało, że tradycyjnie dobrze spisali się mechanicy, gospodarz imprezy red. Maria Teisseyre cieszy się nadal zasłużoną sympatią, a kierownik imprezy inż. Antoni Chojcan spełnił pokładane w nim nadzieje. Komitetom etapowym za społeczny wysiłek i miłe przyjęcie uczestników należą się szczególne słowa uznania.

Wiele wniosków i propozycji rysuje się w związku z planowanym IV Rajdem. Myślę, że „Skrzydlata" użyczy swych łamów, by jesienią organizatorzy i uczestnicy mogli na ten temat podyskutować. W każdym bądź razie ja jeszcze poproszę w tej sprawie o głos.

JERZY POMIANOWSKI

Samoloty odpoczywają, ale ich załogi są nadal czynne — udały się na zwiedzanie portu. Lotnisko we Wrzeszczu. Foto: A. Ziemiński

AEROKLUBY NA IV ZJAZD PARTII

LOTNICZY Czyn Dwudziestolecia, Czyn Zjazdowy objął już całą Polskę. Wszystkie aeroklubы podjęły cenne zobowiązania, pracownicy i piloci wykonują szereg prac dodatkowych — wszystko wraz z myślami i uczuciami oddając Ojczyźnie Ludowej i Partii.. W dyskusji przedzjazdowej, która objęła nie tylko aeroklubowe organizacje partyjne ale też szerokie rzesze młodzieży, powstały nowe projekty, nowe propozycje społecznych czynów. Skorygowała — dołączając wiele nowego — lotnicza Jelenia Góra. Z Elbląga donoszą nam korespondenci, że zobowiązania zostały rozszerzone. Młodzi piloci w aeroklubach — członkowie ZMS — wdzięczni za nieograniczone możliwości latania podpisują się całkowicie pod listem, który skierowało XIV Plenum Komitetu Centralnego ZMS do tow. Władysława Gomułki. Oni to przecież stanowią ową cząstkę tego miliona młodych ludzi, którzy witają IV Zjazd PZPR pracami społecznymi, czynem produkcyjnym.

Podajemy dziś zobowiązania jakie w ramach Czynu Dwudziestolecia i IV Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej podjęli lotnicy zielonogórscy zrzeszeni w Aeroklubie Ziemi Lubuskiej. Termin wykonania tych wszystkich prac został przyjęty do daty Zjazdu. Warto też podkreślić, że choć klub zielonogórski jest jednym z mniejszych — to łączna suma czynów społecznych sięga kilkudziesięciu tysięcy złotych. Oddaje to doskonale i atmosferę w tym klubie i w całym lotnictwie sportowym.

Wkrótce w naszej pozycji „Lotniczy Czyn Dwudziestolecia" zamieszczać będziemy dane o realizacji zobowiązań. Tymczasem jednak oddajmy głos lotnikom z Zielonej Góry.

Dla uczczenia XX-lecia naszej Ludowej Ojczyzny — piszą do nas przedstawiciele AZL — na powitanie IV Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej postanowiliśmy w czynie społecznym wykonać następujące prace:

1. Uporządkować teren wokół budynków na lotnisku, założyć kwietniki przed budynkiem administracyjnym i pomalować ławki (szacunkowa wartość zobowiązania — 3 000 zł);

2. Przeprowadzić wszelkie prace związane ze zwiezieniem i rozsianiem nawozów sztucznych na lotnisku w Przylepie (ca 15 000 zł);

3. Wykonać ograniczniki lotniskowe;

4. Zebrać i odstawić do składnicy dwie tony złomu (ca 1 200 zł);

5. Wykonać stanowisko do mycia samochodów, wybudować zacienienie na samochód cysternę, pomalować sprzęt p/pożarowy oraz odnowić trzy gabloty (ca 6 000 zł);

6. Zorganizować ośrodek do treningu naziemnego spadochroniarzy oraz uruchomić wieżę spadochronową (ca 1 500 zł);

7. Wykonać wózek startowy (ca 1 000 zł);

8. Adaptować autobus na wóz startowy (ca 3 000 zł).

PIĘĆSETNY SKOK

DWA REKORDY POLSKI

Niedziela, 10 maja br. Pogoda jak by na zamówienie: bezchmurne niebo, bezwietrznie. To już postanowione. Będziemy atakować rekord Polski. Przed godziną 9.00 zaczyna się ruch. Wytoczenie samolotu z hangaru, tankowanie, przygotowanie potrzebnego sprzętu i spadochronów. Pewną tremą napawają goście na lotnisku i obecność na starcie laureata Nagrody Miasta Wrocławia — Antoniego Chojcana, kierownika naszego Aeroklubu. A nuż się nie uda...? Wątpliwości zresztą szybko pryskają. Nie ma na to czasu.

Około godziny 10 w samolocie CSS-13 miejsce zajmuje instruktor spadochronowy Ryszard Kuś. Jego kolega, instruktor Józef Adamski, udziela mu ostatnich wskazówek i porad. Wreszcie start. „Pociak" powoli nabiera wysokości, upływają denerwujące minuty. W końcu osiąga pułap 2000 metrów. Z zadartymi głowami śledzimy samolot. Jest...! Maleńka sylwetka skoczka odrywa się od skrzydła i prawie natychmiast wykwita czasza spadochronu szczelinowego. Ryszard Kuś ląduje w odległości 3,96 m od środka koła. Przygotowuje się do drugiego skoku. I znowu płyną denerwujące minuty oczekiwania. Wreszcie oderwanie się od samolotu i lądowanie, tym razem w odległości 3,53 m od środka koła. Po tych dwóch skokach Ryszard Kuś uzyskał średnią 3,74 m od środka koła. Padł nowy rekord Polski w konkurencji skoku na celność lądowania z natychmiastowym otwarcie spadochronu, z wysokości 2000 metrów.

Emocje na tym się nie zakończyły. Tego samego dnia około godziny 19 Ryszard Kuś i dwóch jego klubowych kolegów postanowiło ustanowić nowy rekord Polski w skoku grupowym na celność lądowania, z natychmiastowym otwarciem spadochronu, z wysokości 2000 metrów. Tym razem „Gawron", mając na pokładzie Ryszarda Kusia, Wojciecha Soleżyńskiego i Marcina Jaxa-Rożena, szybko nabiera wysokości. Trzy spadochrony lekko kołyszą się na niebie. Skoczkowie lądują w bardzo małych odstępach czasu. Średni wynik tych trzech spadochroniarzy wynosi 9,55 m od środka koła. Znowu nowy rekord Polski.

Następnego dnia, 11 maja, nowa sensacja. Ryszard Kuś wykonał 500-ny skok spadochronowy. Był to zwykły, ćwiczebny skok z wysokości 800 metrów, dokonany z pokładu CSS-13. Koledzy zgotowali jubilatowi serdeczne owacje. Dwudziestoczteroletni instruktor spadochronowy Aeroklubu Wrocławskiego, Ryszard Kuś, w roku 1957 wykonał swoje pierwsze skoki. Posiada uprawnienia skoczka spadochronowego kl. I i instr. kl. II. Jest również zapalonym harcerzem. Należy do Harcerskiego Szczepu Lotniczego „Błyskawica" i posiada stopień przewodnika, a w najbliższym czasie będzie podharcmistrzem. No cóż, można jeszcze dodać, że świeżo upieczonego rekordzistę i jubilata, żona, córeczka i synek całkowicie rozumieją i wiernie mu w tym kibicują.

ANDRZEJ MACKO

Wyżej: Moment lądowania Ryszarda Kusia. Z prawej: Ryszard Kuś na krótko przed skokiem. Foto: Autora

ŻARY

NAJMŁODSI entuzjaści lotnictwa Ziemi Lubuskiej uroczyście obchodzić będą XX-lecie Polski Ludowej. Dowodem tego są liczne zobowiązania podjęte przez młodzież. Na przykład w żarskim klubie przy ul. Zagańskiej.

Grupa liczy 20 młodych „konstruktorów" lotniczych, chłopcy zajmują się budową modeli latających. W trakcie budowy jest również model zdalnie sterowany (przez radio). Młodsi entuzjaści lotnictwa nie tylko budują modele. Dla uczczenia XX-lecia Polski Ludowej postanowili uporządkować teren przy swoim Ośrodku i założyć kwietniki. Planują również dać pokaz modeli latających w mieście oraz dla młodzieży wiejskiej. Centralnym punktem programu chłopców z ul. Zagańskiej będzie wystawa lotnicza, na której znajdą się najciekawsze eksponaty kilkumiesięcznej i żmudnej pracy.

*

Na bramie czerwony transparent z napisem: „Wystawa lotnicza". Na podwórku gromadzi się tłum ludzi. Są starsi i młodzież. Za chwilę otwarcie wystawy. Orkiestra szkolna gra marsza. Na dziedzińcu szkolnym rojno i gwarno.

Już po raz drugi młodzież Technikum Budowlanego w Żarach prezentowała swój dorobek całorocznej pracy w ramach zajęć pozalekcyjnych. Zresztą nie tylko w Żarach. Młodzi entuzjaści lotnictwa pokażą swój dorobek na wystawie wojewódzkiej twórczości technicznej i artystycznej zorganizowanej z okazji dorobku XX-lecia szkolnictwa na Ziemi Lubuskiej.

Wśród zaproszonych gości na otwarcie wystawy przybyli: przedstawiciele Kuratorium Okręgu Szkolnego w Zielonej Górze, LOK, wychowawcy ze średnich szkół żarskich no i... Aeroklubu Ziemi Lubuskiej. W czasie uroczystości w imieniu Aeroklubu przemawiał kierownik — Zdzisław Konik. W krótkich słowach podziękował on młodzieży za wysiłek i dorobek, dyrekcji za opiekę, którą otacza entuzjastów lotnictwa. Kiedy wymienił nazwisko Anny Kwaśnik, posypały się rzęsiste oklaski. Anna Kwaśnik, popularnie zwana „Anią", jest uczennicą II kl. trzyletniego Technikum a zarazem zdyscyplinowanym i dobrze zapowiadającym się skoczkiem spadochronowym. Żeby wykonać jeden skok w godzinach rannych, musi bardzo wcześnie wstawać, gdyż mieszka 40 km od lotniska. Na skoki dojeżdża pociągiem i następnym zaraz wraca, żeby zdążyć na lekcje. Jest wzorową uczennicą i bardzo lubianą w szkole. W dniu otwarcia wystawy wykonała pierwszy swój skok z samodzielnym otwarciem spadochronu.

Wśród kilkudziesięciu eksponatów, zgromadzonych na wystawie, zwiedzający oglądali z zainteresowaniem modele silnikowe i szybowcowe. Szatę graficzną uzupełniały plansze, dyplomy i plakaty.

Dorobek młodzieży żarskiej był lekcją pokazową politechnicznego kształcenia młodzieży. Słusznie należą się jej za to serdeczne słowa uznania. Zresztą dowodem tego są przyjemne uwagi wpisane do księgi pamiątkowej przez zwiedzających.

Brak własnego kącika, a w dodatku częste przeprowadzki, były codziennym tematem dyskusji wśród młodzieży modelarskiej przy Technikum Budowlanym w Żarach. Marzeniem ich było mieć własny lokal. Podczas jednej z takich dyskusji podjęto decyzję: wybudujemy własną modelarnię.

Projekt budowy nowego lokalu przedłożono dyrekcji Technikum, która przyszła z pomocą młodzieży i zaakceptowała ich śmiałe zamiary. Od kilku tygodni w ramach zajęć praktycznych młodzi entuzjaści lotnictwa budują dla siebie własny lokal. W nowej modelarni będzie sala wykładowa i podręczny magazyn z centralnym ogrzewaniem. Z każdym dniem mury nowej modelarni „rosną" w górę.

GORZÓW WLKP.

RÓWNIEŻ entuzjaści „małego lotnictwa" z Gorzowa Wlkp godnie powitają XX-lecie Polski Ludowej. Sekcja która pracuje od kilku lat przy miejscowym Domu Kultury Dzieci i Młodzieży, w br postanowiła wyjść do społeczeństwa gorzowskiego z szerszym programem. Imprezą o charakterze wojewódzkim będą zawody modeli latających o puchar przechodni Domu Kultury Dzieci i Młodzieży w Gorzowie Wlkp. Przewidziane są następujące konkurencje: szybowce klasy mistrzowskiej A-2, modele z napędem gumowym, silnikowe wolnolatające i modele akrobacyjne na uwięzi. Celem zawodów gorzowskich jest rozwijanie współzawodnictwa pomiędzy tego rodzaju ośrodkami oraz porównanie dotychczasowych wyników „małego lotnictwa".

ŚWIEBODZIN

JESTEŚMY w Zasadniczej Szkole Zawodowej w Świebodzinie. Od kilku lat działa tu koło lotnicze. Podstawową wiedzę lotniczą uczestnicy szkolenia zdobywają stopniowo. Poznają historię i tradycje lotnictwa polskiego, uczą się podstaw teorii lotu i meteorologii. Bardziej zaawansowani budują modele lotnicze i startują w zawodach.

Z informacji opiekuna koła — Władysława Pucka— dowiedzieliśmy się, że młodzież przygotowuje się do obchodów XX-lecia Polski Ludowej. W tym celu planują zorganizować własną wystawę lotniczą oraz dadzą pokaz modeli latających w mieście. Wezmą również udział w wojewódzkich zawodach modeli latających w Zielonej Górze. Ciekawsze eksponaty zostaną przekazane na ogólnopolską wystawę dorobku XX-lecia, której organizatorem jest Ministerstwo Oświaty.

ZIELONA GÓRA

KAŻDE koło ma swoje hobby. Na przykład zielonogórscy „komandosi". 11-tu „komandosów" z zastępu spadochronowego przy zielonogórskim Szczepie „Komandosów" postanowiło zdobyć uprawnienia pomocników komisarzy lotniczych. Do zdobycia tych uprawnień przygotowywali się przez całą zimę. Z otwarciem sezonu lotniczego wiadomości swoje zaczęli pogłębiać na lotnisku aeroklubu.

Inne zamiłowanie ma natomiast 38 drużyna „komandosów", która zrzesza 30 harcerzy. Oprócz zajęć o charakterze czysto lotniczym słynie w mieście z organizacji zabaw dla młodzieży. Staraniem wymienionej drużyny odbyły się w Zielonej Górze biegi przełajowe, w których startowało ponad 100 zawodników. Na biegach przełajowych nie kończy się działalność „Komandosów". Ich plany imprez na najbliższy okres są bardzo atrakcyjne. Zawody latawcowe, piłki ręcznej, koszykówki, siatkówki, lekkoatletyki, a dla najmłodszych zawody „w dwa ognie" — będą zawodami o charakterze międzyszkolnym.

E. Fedoruk

RZESZÓW

Uprogu rozpoczynającej się praktycznej działalności szkoleniowej Aeroklubu Rzeszowskiego i propagandowej, chcę się podzielić kilkoma uwagami i spotrzeżeniami, które być może godne są rozpowszechnienia.

Na wstępie kilka słów o zobowiązaniach. Aeroklub nasz do tej pory w dość dużej mierze wykonał zobowiązania podjęte z okazji XX-lecia PRL i IV Zjazdu Partii. Uporządkowano obiekt, wykonano klomby, wymalowano ławeczki skwerowe, wykonano palarnię na wolnym powietrzu, altankę, zbudowano wózek startowy, uprawiono lotnisko we własnym zakresie, wysiewając nawozy i bronując teren.

Otrzymujemy również meldunki z naszych kół lotniczych, które również już dość poważnie są zaawansowane w pracy przy realizacji swych zobowiązań.

Długotrwała zima w naszym rejonie i zalegający śnieg nieco opóźnił nam praktyczną działalność szkolno-treningową, niemniej pierwsze dane i uzyskane wyniki świadczą, że zadania realizowane są planowo. Obesłaliśmy pełny turnus w CWSpad w Krośnie, rozpoczęliśmy praktyczne szkolenie „dochodzące" z pełną ilością kandydatów na szkolenie szybowcowe podstawowe, rozpoczęła szkolenie podstawowe grupa kandydatów na skoczków. Prowadzony jest także trening we wszystkich sekcjach.

Już w tej chwili myślimy o obozach szkoleniowych i w tej sprawie prowadzimy rozmowy z KW ZMS w Rzeszowie. Jeśli chodzi o działalność propagandową, to trzeba zasygnalizować, że Aeroklub Rzeszowski otworzył tegoroczny pochód majowy w naszym mieście, przelatując zespołem samolotów nad trasą pochodu. W pieszej kolumnie sportowców nie brakło również naszej ekipy, która wystąpiła w nowo uszytych mundurach, z szybowcem oraz grupami sportowców i szybowników, modelarzy, spadochroniarzy itp. W godzinach popołudniowych na lotnisku w Jasionce harcerze-lotnicy przystąpili do trzydniowego biwaku z terenu miasta Rzeszowa. Sprzęt obozowo-kwaterunkowy zapewnił Aeroklub Rzeszowski. Harcerze zorganizowali ognisko, brali udział w pracach porządkowych, zapoznali się ze sprzętem lotniczym.

W dniu 10 maja br. na naszym lotnisku odbyło się uroczyste otwarcie sezonu lotniczego, na które przybyli: sekretarz KW PZPR tow. Cygan oraz sekretarze Komitetu Miejskiego Partii w Rzeszowie tow. Bik oraz tow. Krajnik. Oficjalnego otwarcia sezonu dokonał sekretarz KM PZPR, tow. Piotr Bik, z kolei wystąpił tradycyjny „Ikar", który pasował wyszkolonych w roku ubiegłym pilotów na „Rycerzy Knypla" oraz przyjmował kandydatów w poczet społeczności lotniczej. Po tych ceremoniach nastąpił pokaz lotniczy oraz loty pasażerskie. Trzeba podkreślić, że na uroczystość naszą przybyły delegacje z pozostałych aeroklubów naszego województwa, które czynnie wzięły udział w pokazach. Na zakończenie została zorganizowana impreza lotniczo-samochodowa — mianowicie pogoń za desantem. W imprezie wzięło udział około 30 załóg samochodowych Rzeszowskiego Automobilklubu.

W niedzielę, 17 maja, sezon lotniczy otworzyły pozostałe aeroklubu naszego województwa: Krosno, Mielec, Stalowa Wola. W ramach tej imprezy, której wspólnym elementem był przelot samolotów i „Ikara", rozegrany został mały konkurs dla dziennikarzy na opracowanie reportaży z samej imprezy oraz osiągnięć gospodarczych naszego województwa. Trasa przelotu między poszczególnymi aeroklubami była tak dobrana i przebiegała wszędzie tam, gdzie dokonano bądź dokonuje się wszelkich przeobrażeń gospodarczych: a więc zagłębie gazowe w Lubaczowskiem, rejon Bieszczad z dwoma zaporami w Solinie i Myczkowicach, odbudowane od podstaw Jasło, Rzeszów, Stalowa Wola, zagłębie siarkowe w Tarnobrzegu oraz Mielec.

Tak więc połączyliśmy z dużą korzyścią propagandową naszą lotniczą imprezę z popularyzacją osiągnięć gospodarczych naszego województwa.

R. P.

RADOM

KORZYSTAJĄC z doskonałych warunków atmosferycznych, jakie zapanowały nad Polską na początku drugiej połowy maja, szybownicy Aeroklubu Radomskiego uzyskali szereg dobrych wyników. W czasie jednego tygodnia, w dniach 17—25 maja br., pięciu pilotów wykonało przelot docelowo-powrotny na trasie Radom—Kielce—Radom o długości 160 km. Byli to: Zygmunt Pudzianowski, Zdzisław Nasiełowski, Jerzy Kaczmarek, Witold Rogomirski i Lech Izbicki. Pięciu pilotów przeleciało po trasie trójkąta 100 km, w tym dwóch dwukrotnie — Alojzy Jurny, Roman Oleksy, Jerzy Ciepielewski, Zygmunt Pudzianowski (dwukrotnie), Zdzisław Nasiełowski (dwukrotnie).

Przeloty po trasie trójkąta 300 km wykonali: Zygmunt Pudzianowski, Bogdan Jóźwicki i Zdzisław Nasiełowski. Józef Żbik zdobył diament do Złotej Odznaki Szybowcowej za przelot docelowo-powrotny na trasie Radom—Płock—Radom długości 300 km i wreszcie Zygmunt Pudzianowski drugi diament za przelot docelowy długości 500 kilometrów na trasie Zwoleń k/Radomia — Szczecin.

Przelotami tymi szybownicy zdobyli w punktacji Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" około 70 000 pkt, w tym sam Zygmunt Pudzianowski około 12 000 pkt. Plan roczny Aeroklubu Radomskiego przewidywał zdobycie 25 000 pkt. (ż)

CZĘSTOCHOWA

DNIA 10 maja br od wczesnych godzin rannych do zmierzchu pogoda nad lotniskiem Częstochowy była wymarzona. Potwierdziło to 138 zawodników z 26 aeroklubów regionalnych wraz z zebraną na lotnisku publicznością. Zawodnicy dwóch grup juniorów i seniorów Ogólnopolskich Zawodów Modelarskich w kategorii szybowców A-2, w sportowej atmosferze walczyli o puchar m. Częstochowy. Puchar ufundowany przez PMRN w Częstochowie zdobyła ekipa seniorów z Aeroklubu Śląskiego. Ekipa z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej zdobyła puchar przeznaczony dla juniorów ufundowany przez MKFJN w Częstochowie. W klasyfikacji indywidualnej wśród seniorów trzy pierwsze miejsca zajęli: 1. Zdzisław Teodorowicz (Wrocław); 2. Jerzy Krzemiński (Olsztyn); 3. Teofil Sikora (Katowice). Wśród juiorów trzy pierwsze miejsca wywalczyli: 1. Maciej Czajka (Grudziądz), 2. Jerzy Jackowski (Zielona Góra); 3. Leon Romańczyk (Kielce).

Najlepsi zawodnicy w klasyfikacji indywidualnej otrzymali nagrody rzeczowe, dyplomy oraz pamiątkowe znaczki. Poza konkursem w zawodach startował senior Zbigniew Górski z Bielska-Białej, uzyskując największą ilość punktów.

Na lotnisku zorganizowano wystawę polskiego sprzętu lotniczego przy pomocy OSL z Radomia. Największą ciekawość budził pierwszy polski samolot odrzutowy „Iskra". Równocześnie na lotnisku odbył się zlot młodzieżowy z Hufca ZHP i KM ZMS w Częstochowie.

Na zakończenie zawodów i zlotu młodzieżowego organizatorzy wręczyli przedstawicielom uczestników zlotu proporce Aeroklubu PRL wraz z okolicznościowym znaczkiem. Duże brawa pod adresem organizatorów! — oświadczyli zawodnicy. Więcej takich zlotów — krzyczeli harcerze. A publiczność serdecznie podziękowała za miłą rozrywkę, oklaskując zwycięzców zawodów.

mgr Józef Glanc

Z ZAGRANICY

Militaria

* **Na terenie** prowincji kongijskiej Kiwu zestrzelony został samolot zwiadowczy należący do sił ONZ. Załoga uratowała się.

Astronautyka

* **Międzykontynentalna** rakieta balistyczna „Atlas" eksplodowała 14 maja br. w podziemnym schronie w bazie lotniczej Altus.

*

* **W dniu** 18 maja br. wystrzelono w ZSRR sztucznego satelitę „Kosmos-30". Mikroksiężyc obiega Ziemię po orbicie, której apogeum wynosi 383,1 km, perigeum 206,6 km, a kąt nachylenia względem płaszczyzny równika 64 stopnie i 56 minut.

*

* **Radziecka** stacja automatyczna „Sonda-1" na sygnał z Ziemi ponownie zmieniła tor lotu. W dniu 14 maja, gdy „Sonda-1" znajdowała się o 13 mln km od naszej planety, wysłano sygnał radiowy, który włączył aparaturę sterującą statku. Najpierw „Sonda-1" obróciła się w przestrzeni i zajęła nowe właściwe położenie względem gwiazd, potem zaś zaczął pracować silnik rakietowy. Zwiększył on prędkość statku o około 50 m/sek.

*

* **„Gulliver"** — tak się nazywa aparat, przy pomocy którego uczeni amerykańscy zamierzają ustalić czy na Marsie istnieje życie. Aparat ten egzamin wstępny z wynikiem pomyślnym przeszedł chwilowo w warunkach ziemskich. Pierwsza próba kosmiczna „Gullivera" nastąpi dopiero w 1969 r., gdy czerwona planeta znajdzie się w odległości 44,5 mln mil od Ziemi. Według założeń uczonych, aparat przetransportowany zostanie wówczas na powierzchnię Marsa z krążącego po orbicie ziemskiej statku kosmicznego.

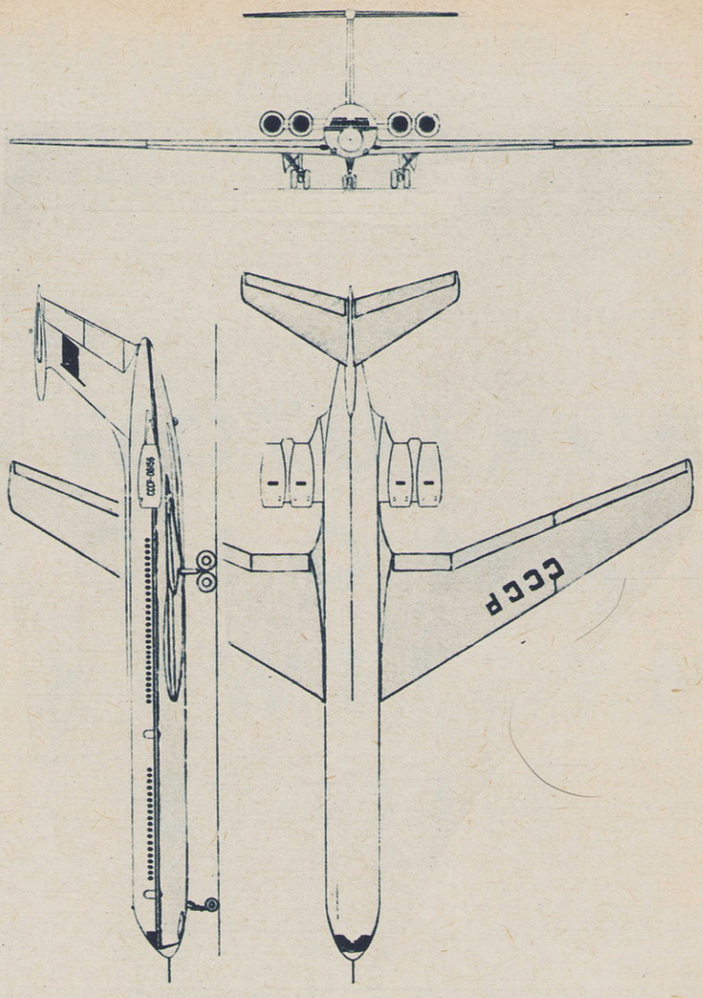
*

* **We Florencji** odbyły się obrady Międzynarodowego Komitetu Badania Przestrzeni Kosmicznej. W obradach brało udział — 500 uczonych z 35 krajów. Na czele delegacji ZSRR stał prof. Błagonrawow. Oświadczył on, że w ciągu roku podjęta zostanie ewentualnie próba spotkania na jednej orbicie dwóch statków kosmicznych. Uczeni amerykańscy oświadczyli, że w USA planuje się pod koniec 1964 albo na początku 1965 roku wystrzelenie pojazdu kosmicznego z 2-osobową załogą. Włosi podali do wiadomości, że przygotowują wystrzelenie swego pierwszego sztucznego satelity Ziemi. Wystrzelony on zostanie przy pomocy rakiety amerykańskiej. Francuzi zamierzają umieścić na orbicie Ziemi satelitę całkowicie własnej produkcji i wystrzelonego przy pomocy rakiety również francuskiej.

*

* **Sztuczny** satelita amerykański z generatorem atomowym, wystrzelony w kwietniu br z bazy w Kalifornii, nie wszedł na orbitę i spłonął w atmosferze nad Oceanem Indyjskim, zatruwając powietrze znaczną ilością pyłu radioaktywnego. Generator miał mieścić około kilograma plutonu-238, jednej z najniebezpieczniejszych substancji radioaktywnych.

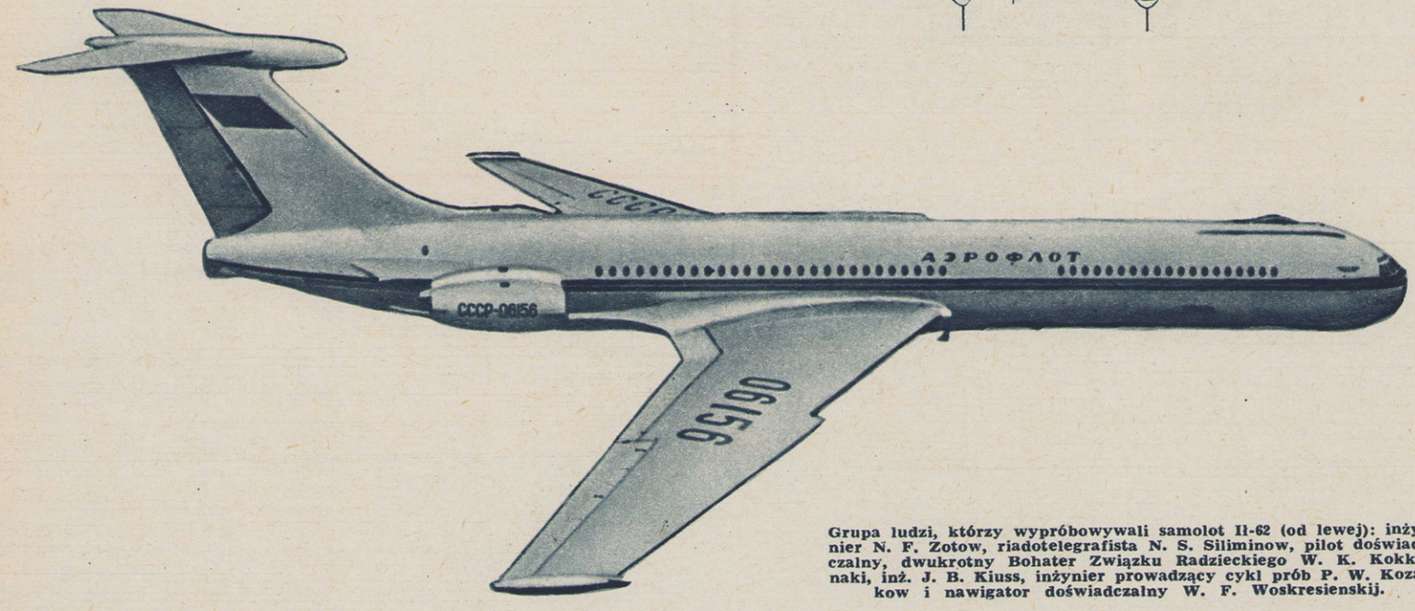
IŁ-62



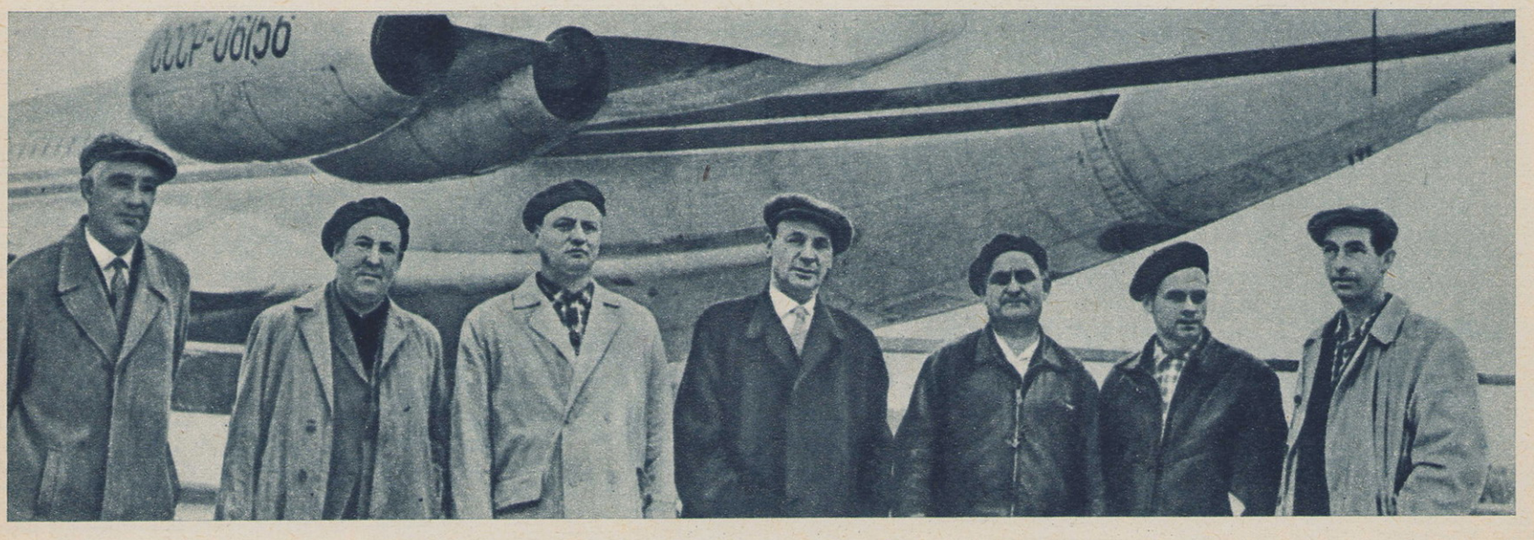
DO licznej już i słynnej rodziny „Iłów" — samolotów opracowanych w biurze konstrukcyjnym Sergiusza Iliuszyna — wszedł nowy odrzutowiec pasażerski Ił-62.

Jest to samolot zabierający 186 pasażerów i rozwijający prędkość rzędu 900 km/h. Ił-62 jest przeznaczony do lotów na trasach długodystansowych, w rodzaju Moskwa — Nowy Jork. Szczególną uwagę zwrócono na bezpieczeństwo lotu w każdych warunkach atmosferycznych oraz komfort kabin pasażerskich. Samolot wyróżnia się niezwykle niskim natężeniem hałasu w kabinie, co uzyskano przez umieszczenie silników w tyle kadłuba.

Ił-62 jest wyposażony w cztery ekonomiczne silniki turboodrzutowe konstrukcji inż. N. Kuźniecowa i posiada najnowsze elektryczne urządzenia pilotażowo-nawigacyjne. Samolot Ił-62 przechodzi obecnie wszechstronne próby eksploatacyjne. Jest on dumą radzieckiego przemysłu lotniczego. Należy jednak podkreślić, że jest on ostatnią poddźwiękową konstrukcją pasażerską na liniach „Aerofłotu". Po nim wejdą do służby w ZSRR już naddźwiękowe odrzutowce komunikacyjne.

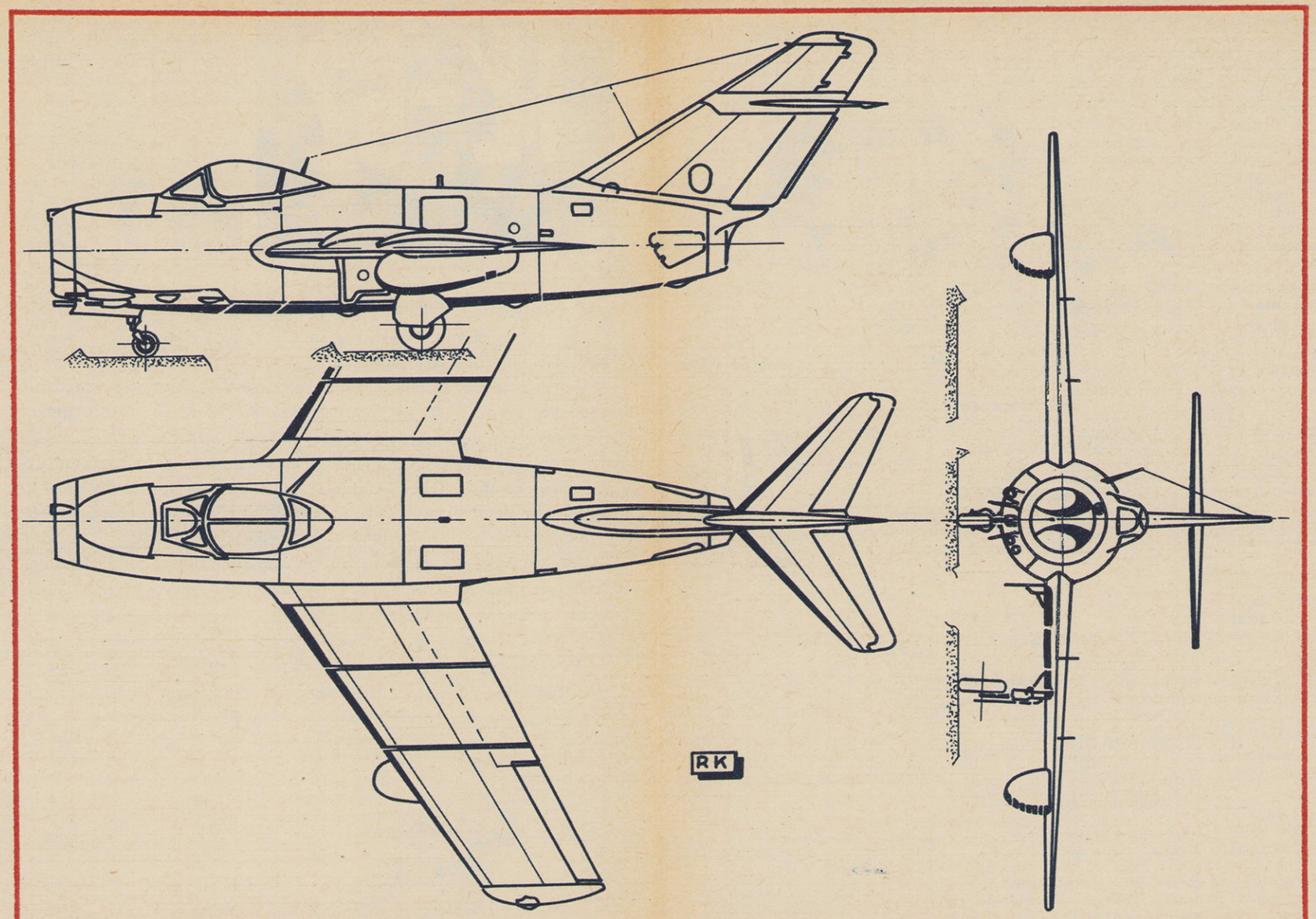


Grupa ludzi, którzy wypróbowywali samolot Ił-62 (od lewej): inżynier N. F. Zotow, radiotelegrafista N. S. Siliminow, pilot doświadczalny, dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego W. K. Kokkinaki, inż. J. B. Kiuss, inżynier prowadzący cykl prób P. W. Kozakow i nawigator doświadczalny W. F. Woskresienskij.



SAMOLOTY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO (18)

ODRZUTOWY SAMOLOT MYŚLIWSKI MIG-15



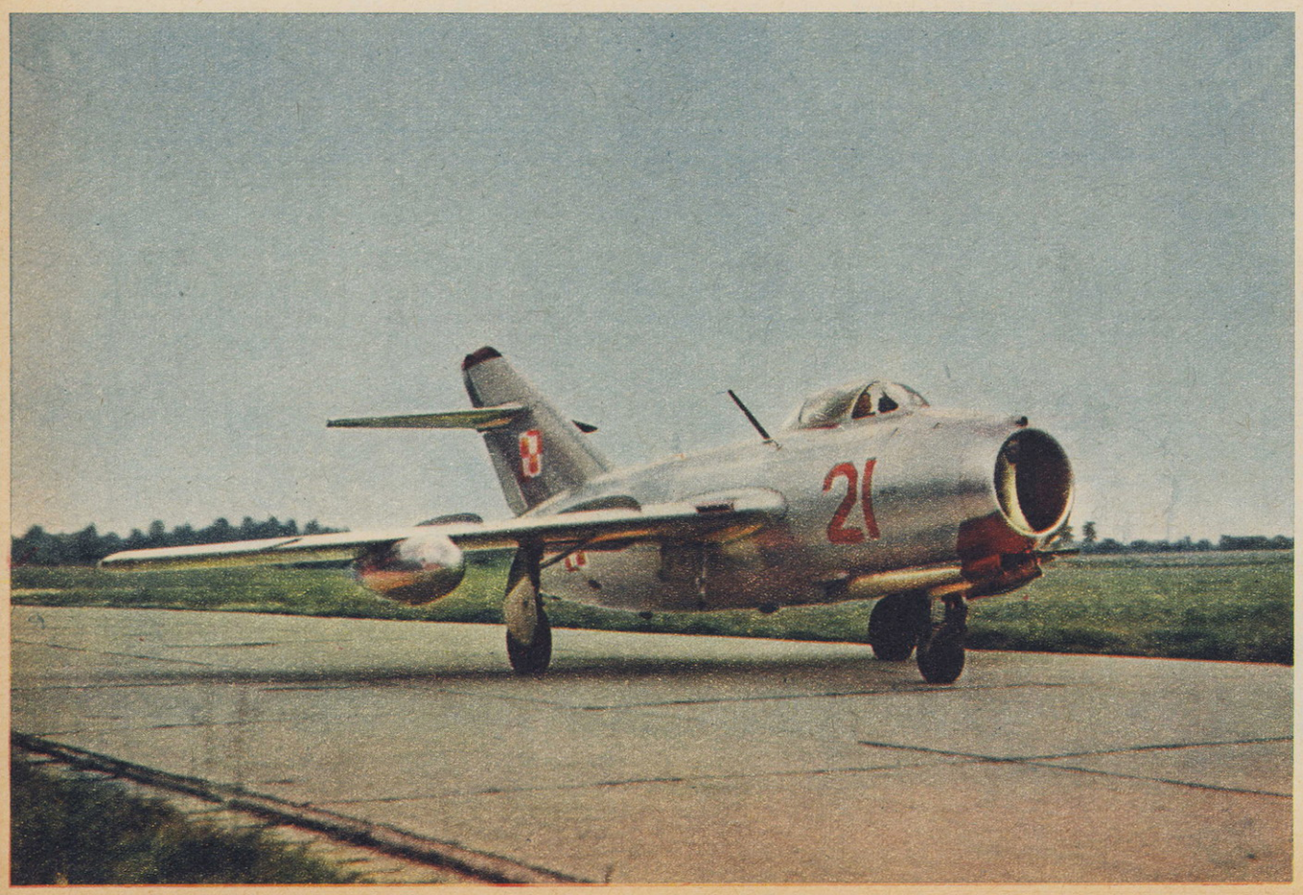
NOWY etap techniczny w rozwoju Ludowego Lotnictwa Polskiego, zapoczątkowany w 1949 r. wprowadzeniem do służby samolotów turboodrzutowych Jak-15, Jak-17 i Jak-23, zabrzmiał mocnym technicznym akordem w skali światowej, z chwilą wyposażenia w 1950 r. polskich jednostek myśliwskich w supernowoczesne (w owym czasie) samoloty turboodrzutowe typu MiG-15. W tym okresie MiG-15 klasyfikowany był powszechnie w świecie jako najlepszy turboodrzutowy samolot myśliwski.

Sprowadzany początkowo do Polski drogą zakupu ze Związku Radzieckiego, MiG-15 budowany był następnie w kilku wersjach z licencji przez Polskie Zakłady Lotnicze (PZL). W ramach zakupionej licencji polski przemysł lotniczy otrzymał prawo produkcji oprzyrządowania, wyposażenia nawigacyjnego, silnika, agregatów, urządzeń radiowych i radiokontrolnych tego samolotu.

Podjęcie wielkoseryjnej produkcji samolotów MiG-15 przyczyniło się do uruchomienia w Polsce nieznanych dotąd, specyficznych gałęzi przemysłu lotniczego i pomocniczego.

MiG-15 zaprojektowany został w 1946 r. przez zespół radzieckich konstruktorów pod kierunkiem inż. A. Mikojana i M. Gurewicza. Samolot ten projektowany był początkowo z silnikiem turboodrzutowym ze sprężarką osiową; koncepcja ta uległa zmianie z chwilą dostarczenia konstruktorom silnika turboodrzutowego ze sprężarką promieniową, o ciągu statycznym 2 200 kG. W rok później, dnia 2 czerwca 1947 r., pilot doświadczalny Frankl wykonał 20-minutowy lot kontrolny, który wykazał potrzebę zaprojektowania i wprowadzenia istotnych zmian w konstrukcji płatowca. Oblot oficjalny, dokonany dnia 30 grudnia 1947 r., rozpoczął cykl dalszych, żmudnych, dociekliwych prac badawczych i eksploatacyjnych, zakończonych pełnym sukcesem.

Samolot myśliwski Mig-15



W wyniku tych prac powstał samolot myśliwski wysokiej klasy o niespotykanych w tym okresie walorach lotnych, technicznych, bojowych i eksploatacyjnych w licznej już wówczas w świecie rodzinie odrzutowych samolotów myśliwskich. Wielkoseryjną produkcję samolotów MiG-15 rozpoczęto w Związku Radzieckim w 1948 r. początkowo dla potrzeb własnych, a następnie na eksport. W latach 1950—1953 myśliwce MiG-15 użyte zostały przez ochotników Chińskiej Armii Ludowej w walkach na froncie w Korei, gdzie wykazały techniczną przewagę nad myśliwcami odrzutowymi pochodzenia amerykańskiego. Na przestrzeni lat samoloty MiG-15 w poszczególnych seriach i wersjach były ciągle modernizowane, co przez długi okres pozwoliło im utrzymać zdobyty prioritet.

SAMOLOTY MIG-15 UŻYWANE I PRODUKOWANE W POLSCE MiG-15 (LIM-1)

Samolot sprowadzany początkowo do Polski drogą zakupu, a następnie produkowany przez Polskie Zakłady Lotnicze pod oznaczeniem LIM-1. Po wieloletniej służbie samoloty MiG-15 wycofane zostały już dosyć dawno z eksploatacji i zastąpione nowym typem noszącym oznaczenie MiG-15 bis.

MiG-15 był całkowicie metalowym, jednomiejscowym, jednosilnikowym, przydźwiękowym, przechwytującym średniopłatem myśliwskim zdolnym do działań w każdych warunkach meteorologicznych i w nocy. Dwuczęściowy, dzielony kadłub konstrukcji półskorupowej, wykonany z wręg i podłużnic. Pokrycie duralowe — pracujące; wręgi duralowe i stalowe. W przodzie kadłuba centralny chwyt powietrza, nad którym była usytuowana ciśnieniowa kabina pilota, zakryta kroplową osłoną ze szkła organicznego. Kabina pilota została wyposażona w szeroki zestaw przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych, kontrolnych oraz urządzeń do łączności radiowej i kontroli obszaru powietrznego. Fotel pilota z możliwością awaryjnego odpalania (katapulta). Tylna część kadłuba odejmowana, zapewniająca dostęp do silnika i agregatów, wyposażona w hamulce aerodynamiczne wychylane kątowo o 55°.

Płat metalowy, dwudźwigarowy konstrukcji półskorupowej, kryty blachą duralową. Dźwigary stalowe, żebra — duralowe. Profil płata laminarny, u nasady CAGI-S-10-5 przechodzący ku zakończeniu skrzydeł w procentowo zmienny profil CAGI-SR-3. Skos skrzydeł 35°, wznios ujemny — 3°, wydłużenie — 4,85. Skrzydła zaopatrzone w poszerzacze i podwójne kierownice strug, o rozstawie 1,56 m między sobą i 2,59 m od osi kadłuba. Lotki i klapy uszczelnione — metalowe. Napędy sztywne z hydraulicznym wzmacniaczem. Powierzchnia lotek — $2 \times 0{,}505$ m², wychylenie plus — minus 15°, powierzchnia klap — $2 \times 1{,}18$ m², wychylenie startowe — 20°, wychylenie do lądowania — 55°.

Usterzenie metalowe konstrukcji półskorupowej. Statecznik poziomy konstrukcyjnie związany ze statecznikiem pionowym w górnej jego części. Skos statecznika pionowego — 56°, skos statecznika poziomego — 40°. Stery metalowe, napędy sztywne. Powierzchnia statecznika poziomego — 3,0 m², steru wysokości — $2 \times 0{,}426$ m², wychylenie — 32° w górę i 16° w dół. Powierzchnia statecznika pionowego — 4,0 m², steru kierunku — 1,0 m². Wychylenia steru plus — minus 20°.

Podwozie trójzespołowe o złożonym systemie odboju. Amortyzacja olejowo-powietrzna, podwójna; hamulce powietrzne (w niektórych wersjach hydrauliczne). Zespoły podwozia głównego oprofilowane owiewką, wciągane w skrzydła w kierunku „do kadłuba". Zespół przedni wciągany w kadłub. Napędy podwozia hydrauliczne. Rozstaw

podwozia głównego — 3,81 m, wymiar kół głównych — 600 × 160 mm, koła przedniego — 480 × 200 mm.

MiG-15 napędzany był (kolejno) turboodrzutowym silnikiem: RD-45, RD-45A, RD-45FA (wszystkie ze sprężarką promieniową) o ciągu statycznym w zakresie 2 250—2 700 kG. Zapas paliwa — łącznie 1 850 litrów. Zbiorniki główne o pojemności 1 250 litrów — w kadłubie, zbiorniki dodatkowe o łącznej pojemności 600 litrów były podwieszane pod skrzydłami.

Dane techniczne (silnik RD-45FA): Rozpiętość — 10,08 m, długość — 10,10 m, wysokość — 3,70 m, pow. nośna — 23,60 m², ciężar własny — 3 780 kG, ciężar w locie — 5 120 kG, ciężar maks. dopuszczalny — 6 465 kG, prędkość maksymalna — 1 100 km/h, prędkość przelotowa — 950 km/h, prędkość lądowania — 175 km/h, prędkość wznoszenia — 53 m/sek, pułap — 15 000 m, czas wznoszenia na 10 000 m — 6,8 min. Czas trwania lotu — 2 h, rozbieg — 570 m, dobieg — 740 m.

MiG-15 bis (LIM-2)

Rozwojowa wersja samolotu MiG-15, charakteryzująca się mniejszym ciężarem własnym i w locie, większą prędkością, pułapem i zasięgiem. MiG-15 bis napędzany jest turboodrzutowym silnikiem WK-1 (konstrukcji inż. A. Klimowa) o ciągu 2 740 kG lub WK-1A o zwiększonym ciągu. Samolot ten mimo kilkuletniej służby pozostaje nadal w eksploatacji.

W Związku Radzieckim samolot MiG-15 bis budowany był w kilku wersjach, między innymi jako nocny myśliwiec przechwytujący, wyposażony w radar z anteną wbudowaną w chwyt powietrza. Konstrukcja samolotu MiG-15 bis jest w ogólnych zarysach identyczna z samolotem MiG-15, charakteryzuje się jednak staranniejszym dopracowaniem i mniejszym ciężarem. Samoloty tego typu budowane były w pułap — 15 000 m, czas trwania lotu — 2 h 30 min.

MiG-15 UTI

Szkolno-treningowy samolot myśliwski, przeznaczony do szkolenia pilotów. Kabina załogi dwumiejscowa; fotele pilotów usytuowane w tandem. Sterownice podwójne. Podwójny zestaw przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych i kontrolnych. Osłona kabiny ze szkła organicznego, silnie wydłużona ku tyłowi, dzielona. Część przednia odchylana na bok, część tylna — odsuwana do tyłu.

Konstrukcja samolotu MiG 15 UTI typowa dla samolotów MiG-15 lub MiG-15 bis, wyposażenie w obrębie kabin — podwójne.

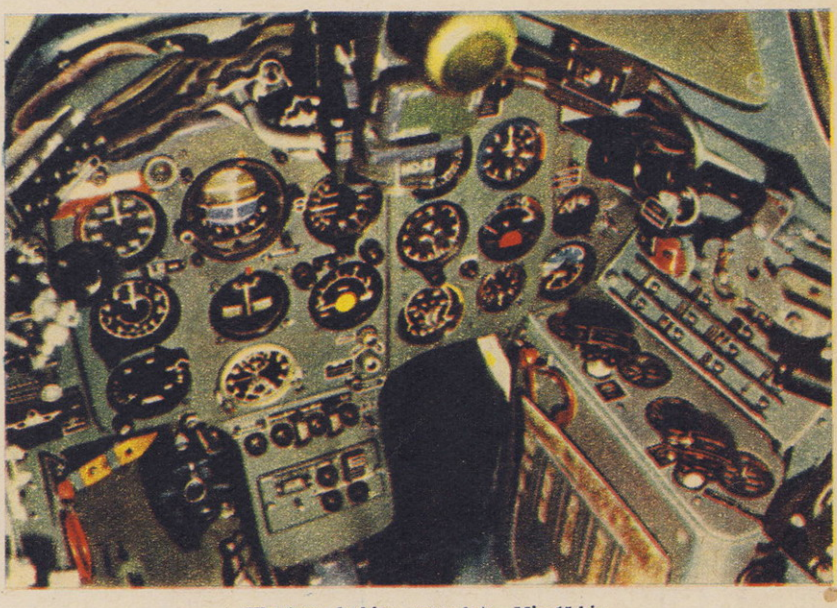
Główny zbiornik paliwa o zmniejszonej pojemności do 1 080 litrów. Łączna ilość paliwa, z dwoma podwieszonymi zbiornikami po 300 litrów, wynosi 1 680 litrów.

Napęd samolotu stanowi silnik RD-45FA o ciągu 2 700 kG lub WK-1 o ciągu 2 740 kG.

Samoloty MiG-15 UTI powstawały w drodze przebudowy z typowych układów myśliwskich MiG-15 i MiG-15 bis.

Z pokładu samolotu MiG-15 UTI radziecki skoczek spadochronowy ustalił w dniu 20 sierpnia 1957 r. międzynarodowy rekord wysokościowego skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu. Opuszczenie samolotu nastąpiło przez katapultowanie się z drugiej kabiny na wysokości 15 383 m. W Polsce pierwszego doświadczalnego katapultowania z samolotu MiG-15 UTI dokonał w rejonie Warszawy w dniu 26 maja 1959 r. skoczek spadochronowy Józef Wójcik, opuszczając samolot na wysokości 2 000 m przy prędkości lotu 500 km/h.

Dane techniczne: Rozpiętość — 10,10 m, długość — 11,10 m, wysokość — 3,70 m, pow. nośna — 23,70 m, ciężar własny — 4 000 kG, ciężar



Wnętrze kabiny samolotu Mig-15 bis.

dużych seriach w Związku Radzieckim i z licencji w Polsce. Samoloty MiG-15 bis produkcji Polskich Zakładów Lotniczych (PZL) noszą oznaczenie LIM-2.

Dane techniczne (silnik WK-1): Rozpiętość — 10,10 m, długość — 11,10 m, wysokość — 3,70 m, pow. nośna — 23,70 m², ciężar w locie 5 028 kG, ciężar maks. dopuszczalny — 6 300 kG, prędkość maksymalna — 1 200 km/h, prędkość lądowania — 210 km/h (bez klap), prędkość lądowania — 190 km/h (z klapami), prędkość wznoszenia — 55 m/sek, w locie 4 850 kG, ciężar maks. dopuszczalny — 5 400 kG, prędkość maksymalna — 1 015 km/h, prędkość maksymalna z dodatkowymi zbiornikami paliwa — 900 km/h, prędkość lądowania — 190 km/h, prędkość wznoszenia — 52 m/sek, pułap — 14 625 m, zasięg (z dodatk. zb. paliwa) — 1 424 km, czas trwania lotu — 2 h 31 min.

Dokładny opis rozwoju samolotów typu MiG publikowała „Skrzydlata".

RYSZARD KACZKOWSKI

Zdjęcia: WAF i ze zbiorów autora

Krótki kurs zdalnego kierowania · 11 ·

Mgr inż. BOGUSŁAW SPUNDA

Odbiornik „ZK-3" może współpracować z mechanizmami wykonawczymi różnych typów. Najprostszym rozwiązaniem mechanizmu wykonawczego będzie silniczek prądu stałego typu „PICO" z rolką, na którą nawija się linka (mocna nić) od dźwigni steru kierunkowego. W przeciwną stronę ster jest przyciągany sprężynką lub gumką. Aby uzyskać efekt lotu prostego, należy impulsować przyciskiem, powodując „wachlowanie" sterem kierunku. Jeśli podamy sygnał ciągły — silniczek zwinie na rolkę nić i ster zostanie ściągnięty. Jeśli chcemy, aby ster wychylił się w przeciwną stronę — puszczamy guzik manipulatora i sprężynka ściągnie ster na swoją stronę, odwijając jednocześnie nitkę z rolki.

Końcowa faza montażu aparatury przygotowanej przez APRL. Foto: B. Koszewski (2)

31. Sposób zabudowania odbiornika na modelu

Właściwe zabudowanie odbiornika na modelu posiada zasadnicze znaczenie. Przede wszystkim należy tak rozmieścić podzespoły odbiornika, aby zapewnić właściwe wyważenie modelu, zwracając jednak uwagę na to, aby przy silniejszych lądowaniach ciężkie baterie nie zgniotły odbiornika. Najbardziej celowe rozmieszczenie elementów urządzenia odbiorczego zostało pokazane na rys. 49.

Silniczek spełniający rolę mechanizmu wykonawczego najlepiej zabudować w klocku styropianowym, a ten przylepić „certusem" do wręgi kadłuba.

Przy wykonywaniu instalacji przewodowej odbiornika celowe jest zamontowanie w modelu, małego, lekkiego i z zewnątrz dostępnego wyłącznika w obwodzie baterii żarzenia.

32. Oblatywanie radiomodelu szybowca

Po zamontowaniu odbiornika, zasilania i mechanizmu wykonawczego oraz po ostatecznym wyważeniu modelu, możemy przystąpić do oblatywania. Czynnością wstępną będzie zablokowanie steru kierunkowego w położeniu neutralnym. Następnie oblatujemy model z ręki, regulujemy prawidłowy lot ślizgowy oraz likwidujemy ewentualne tendencje do wykonywania zakrętów.

Następną czynnością będzie próba holowania z krótkiego holu (około 20—30 m). Należy zwrócić uwagę na równe wypuszczenie modelu pod wiatr oraz na równe holowanie, bez zrywów. Model musi się lekko odczepić od holu, co powinno nastąpić w locie prostoliniowym. Ponieważ próba holowania odbywa się przy zablokowanym sterze, próbę należy przeprowadzić w terenie zapewniającym bezpieczne lądowanie.

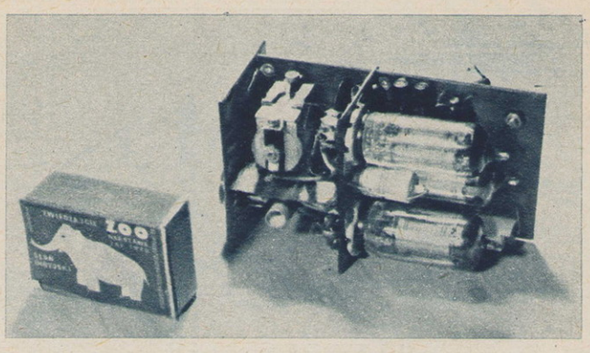
Dopiero po wykonaniu wymienionych prób i regulacji można odblokować ster kierunku i przystąpić do lotów sterowanych.

Przed lotami sterowanymi wskazane jest przeprowadzenie próby zasięgu aparatury na ziemi, na odległość około 200—300 m, a w razie potrzeby skorygowanie zestrojenia odbiornika.

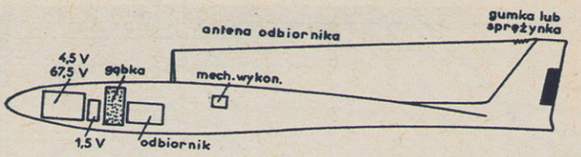
Pierwsze loty z odblokowanym sterem kierunku powinny być wykonywane z całą ostrożnością. Nie należy zbyt długo przytrzymywać steru wychylonego w jedną stronę, aby nie wprowadzić modelu w spiralę, z której najczęściej nie udaje się już modelu wyprowadzić. Bądźmy ostrożni — nie zapominajmy, że w modelu znajduje się kosztowny sprzęt.

33. Przepisy prawne

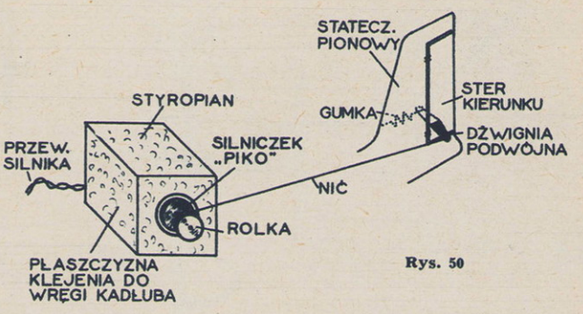
Aby móc zajmować się praktycznie zdalnym sterowaniem modeli, tzn. używać urządzenia nadawcze lub też samemu je budować i eksperymentować, należy uzyskać zezwolenie imienne wydawane przez Ministerstwo Łączności. Jeśli chodzi o modelarzy zrzeszonych w aeroklubach



Rys. 48



Rys. 49



Rys. 50

regionalnych, to mogą oni ubiegać się o przyjęcie na kursy szkoleniowe w kategorii RC organizowane przez Wydział Modelarstwa ZG APRL — wtedy wszystkie formalności związane z uzyskaniem licencji V kat. są załatwiane centralnie.

Urządzenia nadawcze stosowane do zdalnego sterowania muszą odpowiadać następującym warunkom:

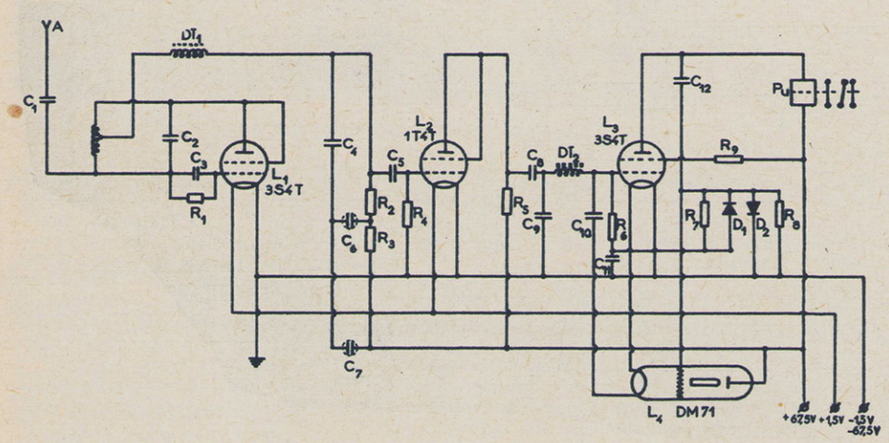
a) maksymalna moc nadajnika nie może przekraczać 5 W;

b) częstotliwość robocza nadajnika: 27,12 MHz. Dopuszczalne odchyłki wynoszą: ± 0,6%, czyli częstotliwość robocza praktycznie może się znajdować między 26,957 MHz a 27,282 MHz;

c) urządzenia nadawcze mogą pracować na fali:
   1. manipulowana fala nośna niemodulowana — A1
   2. manipulowana fala nośna modulowana amplitudowo — A2;

d) natężenie pola wywołanego przez drgania harmoniczne i pasożytnicze — mierzone w odległości 30 m od anteny nadawczej, nie może być większe od 30 μV/m.

KONIEC



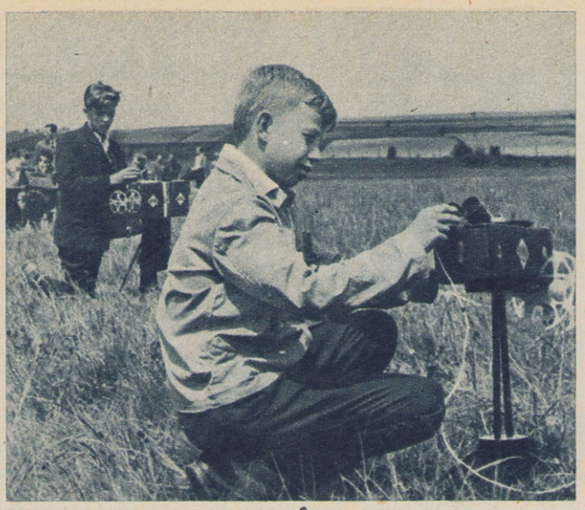
Rys. 47

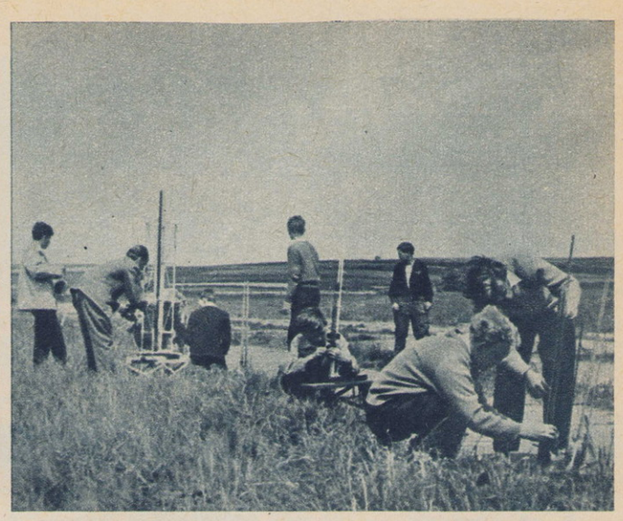
Wszystko przygotowane

Ostatni odcinek kursu zdalnego kierowania zamieszczamy powyżej, zamykając tym samym cykl podstawowych wiadomości, nieodzownych dla każdego początkującego radiomodelarza.

Strona teoretyczna zbliżającego się obozu radiomodelarzy jest zatem przygotowana. Również gotowe i pełnosprawne są aparatury, do czego niewątpliwie przyczynił się Zenon Korsak, konstruktor standardowego nadajnika i odbiornika.

Sześćdziesiąt nowiutkich aparatów czeka! Starajmy się je wykorzystać jak najlepiej jeszcze latem tego roku. P. E.





TRZECIE ZAWODY MAŁYCH RAKIET

KRAKÓW 23—24 MAJA

Powyżej — przygotowanie wyrzutni na starcie. Obok — zawodnicy przy swoich tablicach rozdzielczych. Poniżej — jedna z nielicznych konstrukcji dwustopniowych, a obok dwie rakiety trzystopniowe oparte na publikowanych u nas rakietach radzieckich modelarzy. U dołu — tylko trzy rakietoplany brały udział w tej ciekawej, ale niedocenionej przez zawodników kategorii. Na zawodach gościliśmy trzech obserwatorów z NRD, a wśród nich szefa modelarstwa bratniej organizacji (w środku).

TEGOROCZNE, już trzecie zawody ogólnopolskie małych rakiet, odbyły się pod Krakowem (Czyżyny) w dniach 23-24 maja . Puchar przechodni im. K. Siemienowicza zdobył zespół z Libiąża (Aeroklub Krakowski) przed Chełmkiem, Aeroklubem Pomorskim i Grudziądzkim.

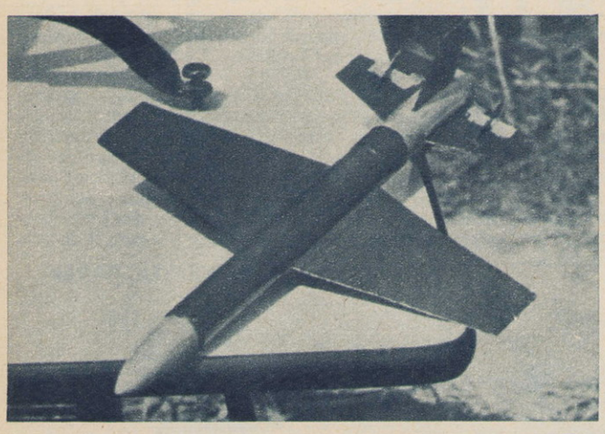
W grupie juniorów zwyciężył Zdzisław Kołodziej (A. Kr.) 262 m, przed Jerzym Furkalem (A. Grudziądz) 258 m i Andrzejem Rabcewiczem (A. Grudziądz) 222 m. W grupie młodzieżowej najlepszy wynik osiągnął model Edwarda Słowika (A. Kr.) 249 m, przed Władysławem Subelem (A. Kr.) 242 m i Marianem Łazarem (A. Kr.) 216 m.

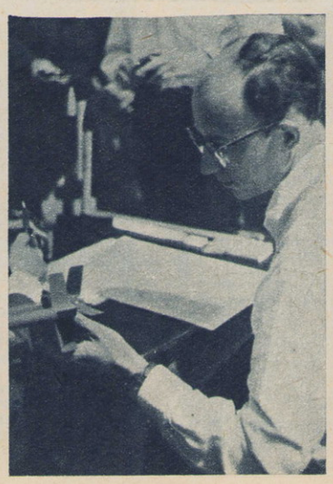
W grupie seniorów Leszek Kercel (A. Kr.) osiągnął wynik 364 m, przed Józefem Martyńskim (A. Rzeszów) 229 metrów i Henrykiem Mellerem (A. Pomorski) 226 m.

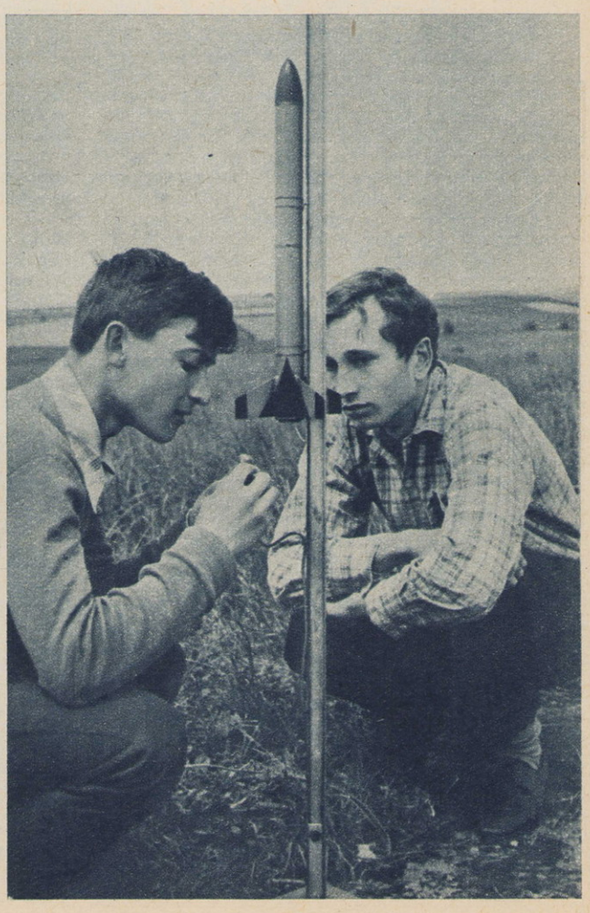
W kategorii rakietoplanów zwycięstwo odniósł Zygfryd Franckiewicz (A. Pomorski).

U góry — Rakiety już na wyrzutniach, a niżej — jeden z najmłodszych uczestników instruowany przez mgr Markowskiego, obok — przekaźnikowy system zapłonowy, a poniżej — doskonale opracowana rakieta zawodników z Rzeszowa, startująca na zaczepie z profilowanej wyrzutni metalowej. Wśród członków komisji technicznej mgr inż. J. Walczewski (na dole).

Wszystkie zdjęcia: PAWEŁ ELSZTEIN







Jeden z samolotów Jak-18, uczestniczący w locie nad piękną Ziemią Rzeszowską, w którym wzięli udział przedstawiciele najwyższych władz wojewódzkich. Z prawej: Jedenaście samolotów w oczekiwaniu na start do lotu okrężnego nad Ziemią Rzeszowską.

Nad Ziemią Rzeszowską

JAK przystało na dobrych gospodarzy, przedstawiciele władz województwa rzeszowskiego skorzystali z okazji, by jeszcze raz zobaczyć i spojrzeć swym gospodarskim okiem na Ziemię Rzeszowską tym razem z lotu ptaka. A jest rzeczywiście co oglądać po dwudziestu latach gospodarowania władzy ludowej na tych terenach.

Nim jednak wystartowało jedenaście samolotów, w tym dwa An-2, pięć Jak-18 i dwa Zlin-26, na lotnisku Aeroklubu Rzeszowskiego — Jasionka spotkać można było oprócz wymienionych tu przedstawicieli najwyższych władz wojewódzkich także wielu przedstawicieli organizacji politycznych i społecznych, reprezentantów władz miejskich wielu miast Ziemi Rzeszowskiej, zakładów i tych wszystkich, którym nieobce są sprawy lotnictwa na rzeszowszczyźnie. Nie zabrakło oczywiście i wścibskich dziennikarzy, którym za podniebną przejażdżkę kazano zapłacić reportażem pod tytułem „Budowle Socjalizmu Ziemi Rzeszowskiej".

Kiedy wszyscy zaproszeni przez Komitet Organizacyjny Aeroklubów Ziemi Rzeszowskiej goście zajęli swe miejsca w samolotach, ich pilotom nie pozostało nic innego jak wystartować do podniebnego rendez-vous. Wkrótce po starcie zostawiamy kąpiący się w majowym słońcu Rzeszów. Cały powietrzny korowód kieruje się w stronę już teraz, choć jeszcze w budowie, chluby rzeszowszczyzny, największej w kraju elektrowni wodnej w Solinie. I rzeczywiście jest na co popatrzeć, choć termin zakończenia budowy przewidziany jest w końcu roku 1966. Z potężnego placu budowy już teraz wyłaniają się wyraźnie zarysy przyszłej elektrowni, tamy i zbiornika wodnego, przy pomocy których będzie można nie tylko ujarzmić wartkie i, szczególnie wiosną, gniewne wody Sanu ale także zapewnić województwu tak potrzebny zastrzyk energii elektrycznej. Na razie, aż wierzyć się nie chce, że już za rok solińska elektrownia wodna, choć jeszcze nie w pełni sprawna, wytworzy 120 megawatów energii elektrycznej. Kilka okrążeń samolotu i lecimy dalej.

Jesteśmy w samym sercu Bieszczad. Z zainteresowaniem oglądamy pokryty niezmierzonymi lasami pagórkowaty krajobraz. Nowe drogi i nowe zagrody chłopskie z pokrytymi czerwoną lub białą dachówką murowanymi zabudowaniami, stada owiec na rozległych pastwiskach, wydarte górom i lasom połacie starannie uprawianej ziemi świadczą o tym, że żyją tu ludzie gospodarni, którzy w spokoju pracują dla siebie i Ojczyzny. A przecież wszyscy pamiętamy kiedy na tej samej ziemi, lat jeszcze niespełna dwadzieścia, lała się często krew, kiedy grasowały tu rozliczne faszystowskie bandy, kiedy ponosząc najcięższe straty kształtowała się władza ludu. To właśnie tu na drodze do Baligrodu zginął od skrytobójczej kuli generał Karol Świerczewski-Walter. Te niewesołe wspomnienia cisną się do głowy, kiedy tak spogląda się w dół na dzisiejsze Bieszczady. Niewątpliwie jest trochę prawdy w powiedzeniu, które nazywa tę ziemię dzikim zachodem. Mało tu jeszcze i dróg, i domów, i ludzi. Przypomnieć jednak należy, że rysują się realne perspektywy na dalsze zagospodarowanie tej, mogącej dać jeszcze wielu ludziom chleb i pracę, ziemi. Zagospodarowanie Bieszczad ma bowiem nie tylko w obecnej pięciolatce podstawowe znaczenie, oprócz rozbudowy okręgu siarkowego, dla rozwoju województwa. Robi się wiele, by rejon udostępnić turystom, buduje się nowe schroniska, choćby w Ustrzykach i Cisnej, rozbudowuje się komunikację, coraz więcej i więcej powstaje tu zakładów przemysłowych.

Właśnie jesteśmy nad Zakładami Drzewnymi Przemysłu Leśnego w Rzepedzi, oddanymi do użytku w ubiegłym roku. Z kilkuset metrów nad ziemią poza ogromnymi zapasami drzewa nie można niestety zobaczyć nowoczesnych urządzeń produkcyjnych stawiających zakład w swej dziedzinie w czołówce krajowej. Te zakłady jak również przyszły kombinat drzewny w Ustrzykach Dolnych to nie tylko praca dla wielu ludzi, ale także możliwość wykorzystania bieszczadzkich zasobów drzewnych, na których oprócz siarki, gazu ziemnego, ropy naftowej i surowców rolniczych opiera się głównie rozwój sił wytwórczych województwa.

Będącą w rozbudowie Sanocką Fabrykę Autobusów rozpoznać można nawet ze znacznej wysokości. Znane nie tylko w Polsce autobusy, które spotykamy niemal codziennie i które stanowią poważny procent naszego taboru autobusowego, widoczne są teraz jak równo poukładane kolorowe klocki.

Do Krosna, stolicy Podkarpacia, znanego szczególnie z pokładów ropy naftowej i gazu ziemnego, samoloty leciały „same". Tu bowiem mieszczą się nie tylko Lotnicze Zakłady Naprawcze sprzętu lotniczego, używanego głównie w aeroklubach całej Polski, ale także Centrum Samolotowe i Spadochronowe oraz Aeroklub Podkarpacki.

Na krośnieńskim lotnisku ląduje też cały zespół samolotów. Tak tu jak i w pozostałych Aeroklubach Ziemi Rzeszowskiej oficjalne persony mają wziąć udział w uroczystym otwarciu sezonu lotniczego. Uroczystości te będą już wszędzie do siebie podobne. Przemówienia, wystawa sprzętu, pokazy lotnicze, w wykonaniu najlepszych pilotów i skoczków danego aeroklubu i oczywiście zebrani tłumnie na lotnisku okoliczni mieszkańcy.

Po starcie z Krosna nie sposób przy okazji nie popatrzeć na nowe Jasło. Nie waham się użyć tego słowa — nowe — jako, że miasto to zniszczone doszczętnie w okresie burzliwych dni sprzed dwudziestu laty — dziś na nowo zachwyca swym widokiem i jest piękniejsze niż kiedykolwiek.

Na powietrznej drodze z Krosna do Stalowej Woli, miejsca następnego lądowania, leży stolica Ziemi Rzeszowskiej. Przed wojną powiatowa mieścina, dziś siedziba władz wojewódzkich, którą od Warszawy dzielą niecałe dwie godziny lotu samolotem komunikacyjnym. Pozazdrościć może temu miastu niejedna stolica województwa dynamiki rozwoju, nowych pięknych dzielnic mieszkaniowych, zakładów przemysłowych, szkół. Z lotu ptaka Rzeszów zachwyca kolorowymi i wielopiętrowymi blokami mieszkalnymi, pięknym starym miastem.

W drodze do Stalowej Woli nie widać już gór i mniej tu lasów. Więcej natomiast osiedli, wsi i miast. Wśród tych ostatnich lub obok nich większe lub mniejsze zakłady przemysłu terenowego. We wsiach nie wyszukasz zagrody, w której nie byłoby nowego lub będącego w budowie murowanego budynku, odcinającego się wyraźnie od starych zabudowań. Na dobrą sprawę to na Ziemi Rzeszowskiej widać niemal same nowe budownictwo.

Rozległe pola poprzecinane są tu i ówdzie wąskimi nitkami rowów. Jak na dłoni widać, że i w zakresie robót wodno-melioracyjnych, od których przeprowadzenia tak bardzo zależą zbiory zbóż i użytków zielonych, nie czeka się tu z założonymi rękami.

Lotnisko Aeroklubu Stalowowolskiego w Turbii znów zapełnione ludźmi ciekawymi lotnictwa. Wędrujący z zespołem samolotów legendarny Ikar pasuje uroczyście młodych pilotów na „Rycerzy Knypla" i jeszcze w trakcie trwania podniebnych akrobacji odlatujemy w dalszą drogę. Stalowa Wola żegna latającą kawalkadę gorącym oddechem swej huty.

W drodze do ostatniego punktu powietrznej wędrówki — Aeroklubu Mieleckiego — nie sposób odwiedzić najgłośniejszej inwestycji Ziemi Rzeszowskiej, Tarnobrzeskiego Zagłębia Siarkowego. Tarnobrzeska siarka nie tylko pozwoliła zrezygnować z kosztownego importu i zaspokoić w pełni duże zapotrzebowanie krajowe na ten surowiec, ale pozwoliła nawet na eksport tego tak niedawno poszukiwanego przez Polskę minerału.

Nowy Mielec jest końcowym akcentem kilkugodzinnego rendez-vous nad Ziemią Rzeszowską. Niemożliwe jest pokazanie wszystkich jej osiągnięć, tak jak nie sposób opisać całego, niepowtarzalnego piękna tej Ziemi. To trzeba po prostu zobaczyć.

W każdym razie gospodarczy dorobek ostatniego dwudziestolecia stawia Ziemię Rzeszowską w rzędzie wysoko postawionych pod tym względem województw.

Do ogólnych osiągnięć województwa swą cegiełkę dorzucają też skupieni w czterech aeroklubach regionalnych — Mieleckim, Podkarpackim, Rzeszowskim i Stalowowolskim — lotnicy Ziemi Rzeszowskiej. Wykonują powierzone sobie zadania, szkolą młodzież, szeroko propagują wśród społeczeństwa lotnictwo, biorą udział w akcjach społecznie pożytecznych, dwudziestolecie Polski Ludowej, tak jak cała Ziemia Rzeszowska, czczą zwiększonym wysiłkiem i nowymi zobowiązaniami, których wartość równa jest setkom tysięcy złotych. Widząc właśnie tę pracę i powagę w działalności lotniczej, WSK Mielec nie wahała się na uroczystym otwarciu tegorocznego sezonu przekazać im samolot M-2 i szybowiec metalowy „Pliszka", co zwiększyło majątek aeroklubu o ponad milion złotych.

O zainteresowaniu lotnictwem świadczy fakt, że w otwarciu sezonu lotniczego w Mielcu wziął udział członek Komitetu Centralnego Partii i I Sekretarz KW PZPR w Rzeszowie Władysław Kruczek. Nie omieszkał on podkreślić ważnej roli lotnictwa w zakresie politechnizacji i szeroko pojętego szkolenia lotniczego młodzieży oraz popularyzacji lotnictwa wśród społeczeństwa. Bowiem lotnicy Ziemi Rzeszowskiej stanowią jej nierozerwalne ogniwo, mają do spełnienia ważną i pożyteczną rolę w budowie lepszej, socjalistycznej przyszłości Rejonu i Kraju.

HENRYK KUCHARSKI

Tradycyjny od lat „Ikar" pasował wyszkolonych w roku ubiegłym pilotów na „Rycerzy Knypla" oraz przyjmował kandydatów w poczet społeczności lotniczej. Z prawej: Szybownik i „Pliszka-bis". Foto: Autora

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr 376

Od dnia 1 stycznia 1964 r. obowiązuje w polskim sporcie lotniczym **nowa wersja** Kodeksu Sportowego FAI — **Dział 3 (Klasa D — Szybowce)**, która w wydaniu powielaczowym rozesłana została do wszystkich jednostek Aeroklubu PRL.

Jednocześnie traci ważność wydanie Działu 3 (Szybownictwo) Kodeksu Sportowego FAI z 1956/57 roku (zielone książeczki formatu B-6).

Zasadnicze zmiany merytoryczne w nowej wersji Działu 3 Kodeksu Sportowego (w stosunku do wydania z 1957 r. oraz do modyfikacji opublikowanych w Biuletynie Aeroklubu PRL nr 316 — wkładka „Przegląd Lotnictwa Cywilnego" w „Skrzydlatej Polsce" z dnia 12. VI. 1960 r.) dotyczą jedynie warunków zdobywania odznak szybowcowych:

— przeloty 50 km do srebrnej odznaki mogą odbywać się wyłącznie w linii prostej (niedozwolone są przeloty po trasie trójkąta 50 km, ani przeloty po trasach łamanych lub docelowo-powrotnych);
— w przelotach 300 i 500 km trasa może być łamana najwyżej na dwa odcinki (tzn. dozwolony jest tylko 1 punkt zwrotny);
— nowa wersja Działu 3 precyzuje również wyraźnie, że przy przelotach docelowych (zarówno warunkowych jak i rekordowych) obowiązuje lądowanie w punkcie docelowym.

Podkreśla się jednocześnie, że opublikowanie nowego wydania Kodeksu Sportowego FAI — Dział 3 w niczym nie narusza aktualności „Wzorów dokumentacji sportowych wyczynów lotniczych" z 1960 r., które w pełni obowiązują nadal.

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Złote Odznaki Szybowcowe

53 (458) **Stanisława Strządała** — 3250 m, 310 km (3.12.1963)
54 (459) **Stanisław Kostka** — 3150 m, 302 km (3.12.1963)
55 (460) **Wojciech Fijał** — 3590 m, 315 km (11.7.1963)
56 (461) **Stanisław Siemek** — 3550 m, 432 km (25.12.1963)
57 (462) **Snochowski Tadeusz** — 5400 m, 538 km (12.11.1963)

Diamenty za przewyższenie 5000 m

19 (215) **Józef Jaworski** — 5025 m (7.11.1963)
20 (216) **Henryk Jaworski** — 5250 m (12. 11. 1963-
21 (217) **Tadeusz Snochowski** — 5400 m (12.11.1963)
22 (218) **Zbigniew Chrabąszcz** — 5370 m (15.11.1963)
23 (219) **Jerzy Krasiński** — 5400 m (25.12.1963-
24 (220) **Wojciech Mozdyniewicz** — 6050 (25.12.1963)

Diamenty za przelot docelowy ponad 300 km

88 (583) **Franciszek Kukliński** — 351 km (3.08.1963)
89 (584) **Jacek Popiel** — 304 km (29.05.1963)
90 (585) **Wojciech Fijał** — 315 km (29.05.1963)
91 (586) **Zygmunt Tebich** — 312 km (11.07.163)
92 (587) **Bogusław Kuboszek** — 303 km (13.06.1963).

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr 377

Międzynarodowa Federacja Lotnicza — FAI — zatwierdziła następujące wyczyny jako rekordy międzynarodowe:

KLASA D-1 (szybowce jednomiejscowe)

Odległość przelotu docelowo-powrotnego

Jan Wróblewski (Polska), na szybowcu „Foka" SP-2366, na trasie Leszno — Olsztyn — Leszno, dnia 28 lipca 1963 r. — **678,9 km.**

REKORDY KOBIECE

KLASA D-1 (szybowce jednomiejscowe)

Odległość przelotu docelowo-powrotnego

Pelagia Majewska (Polska), na szybowcu „Foka" SP-2374, na trasie Długie Stare — Piotrków Trybunalski — Długie Stare, dnia 3 lipca 1963 r. — **457 km.**

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 300 km

Pelagia Majewska (Polska), na szybowcu „Foka" SP-2373, na trasie Leszno — Ostrów Wielkopolski — Świątniki — Leszno, dnia 3 sierpnia 1963 r. — **75,69 km/h.**
Adela Dankowska (Polska), na szybowcu „Foka" SP-2369, na trasie Leszno — Ostrów Wielkopolski — Świątniki — Leszno, dnia 3 sierpnia 1963 r. — **82,79 km/h.**

KLASA D-2 (szybowce wielomiejscowe)

Odległość przelotu otwartego

Pelagia Majewska, z pasażerką Marią Kempówną, na szybowcu „Bocian" SP-1947, na trasie Leśniów Wielki — Kolonia Wieprzec, dnia 15 lipca 1963 r. — **562,4 km.**

Odległość przelotu docelowo-powrotnego

Danuta Zachara, z pasażerką Marią Olszewską, na szybowcu „Bocian" SP-1947, na trasie Wschowa — Toruń — Wschowa, dnia 29 lipca 1963 r. — **419,3 km.**

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 300 km

Pelagia Majewska, z pasażerką Stanisławą Strządałą, na szybowcu „Bocian" SP-1947, na trasie Leszno — Cstrów Wielkopolski — Mirosławice — Leszno, dnia 4 lipca 1963 r. — **68,52 km/h.**

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
ppłk Krzyszof Donigiewicz

ODWIEDZIŁEM w maju szereg ośrodków lotniczych. Byłem na klubowych lotniskach w zwykłe dni. Miałem też możność zobaczyć aerokluby — gospodarzy III Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów, gdy te przeżywały wielkie, na swój sposób, chwile.

Obok wielu różnorakich spostrzeżeń jedno jest specjalnie charakterystyczne. Obserwowałem mianowicie jak tak na co dzień, rzekłbym od kuchni, wygląda realizacja czynów społecznych, wykonywanie zobowiązań, jak w lotniczym życiu odbija się atmosfera przedzjazdowa, przygotowania do obchodów Dwudziestolecia.

Zastanawiające jest, że potrzeba dopiero jakichś ogólnonarodowych wielkich dni, by przekonać się jacy to z naszych pilotów sportowych, instruktorów, mechaników patrioci. Patrioci zarówno tego wielkiego krajowego gospodarstwa, jak i własnego lotniczego podwórka. Okazuje się wtedy, że każdy chętnie poświęci kilka dodatkowych godzin, specjalnie przyłoży się do roboty. I to nie tylko w ramach oficjalnych zobowiązań. I bez wielkich słów, które wśród lotniczej wiary — umiejącej przede wszystkim latać i pracować — brzmiałyby chyba sztucznie. Znika bez śladu „tumiwisizm". Nie spotka się nigdzie sfrustrowanych osobników.

Myślałem, czy i kogo wyróżnić. Ale pewno byłbym niesprawiedliwy wymieniając grupę pracowników bądź któryś z aeroklubów. Wszędzie bowiem i wszyscy mają swój udział w Czynie Zjazdowym i zobowiązaniach z okazji XX-lecia. „Każden jeden" ma swój udział w tej specyficznej atmosferze, mającej w sobie coś z młodzieńczej zadziorności: „My pokażemy", „My nie gorsi".

Jeszcze przez dwa miesiące po IV Zjeździe Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej uczestniczyć będziemy w jubileuszowych uroczystościach. Lipiec to XX-lecie naszej Ojczyzny, sierpień zaś przyniesie XX-lecie Ludowego Lotnictwa.

Już teraz realizacja Czynu Zjazdowego zmienia oblicze naszych ośrodków lotniczych. Mnożą się rekordy i wyczyny. Powstają poważne oszczędności. Pięknieją lotniska. Proces ten — mogę to twierdzić na podstawie kilkunastu widzianych aeroklubów — będzie trwał w ciągu następnych, związanych z jubileuszami, miesięcy. A mnie się marzy, wybaczcie może nadmiar entuzjazmu, by ta szczególna aura, którą wytworzył w naszym lotniczym życiu IV Zjazd PZPR i jubileuszowe święta — pozostała na zawsze. By entuzjazm i twórczy zapał (jak to inaczej, bardziej po lotniczemu, nazwać?) nieodłącznie towarzyszyły w skrzydlatej robocie.

KORMORAN

OSTRY START JELENIEJ GÓRY

PILOCI jeleniogórscy oraz inni, przebywający w Wyczynowym Ośrodku Szybowcowym Aeroklubu Jeleniogórskiego w Jeżowie Sudeckim, w tym trzej węgierscy, wykorzystując sprzyjające warunki termiczne osiągnęli wiele wartościowych wyczynów szybowcowych.

A oto ciekawsze wyniki uzyskane w najbardziej sprzyjających do tej pory dniach 22—24 maja br.: Janos Kovacs i Janos Dobosi — przelot docelowo-powrotny po trasie Jelenia Góra—Kobylnica—Jelenia Góra, długości 382 km na szybowcu dwumiejscowym „Bocian". Wynik ten jest nowym, lepszym o 130 km od starego, **rekordem Węgier.** Tę samą trasę obleciał też pilot AJ Zenon Skolski na szybowcu „Foka".

Trzech pilotów — Witold Bródka, Henryk Kucharski i Wiesław Zarycki — przeleciało trasę docelowo-powrotną Jelenia Góra—Michałków—Jelenia Góra, długości 335 km. Witold Bródka tym przelotem uzupełnił warunek do złotej odznaki oraz zdobył diament.

Wielu pilotów lądowało w pobliżu lotniska. O największym pechu mówić mogą: pilot węgierski Janos Saiti, który zgłosiwszy próbę pobicia rekoru Węgier w przelocie docelowo-powrotnym po trasie Jelenia Góra-Gniezno—Jelenia Góra lądował w odległym od lotniska wyjściowego o 4 km Jeżowie, Stefan Różycki — lądowanie również w odległości 4 km od lotniska po przeleceniu 378 km w przelocie docelowo-powrotnym Jelenia Góra—Kobylnica—Jelenia Góra oraz Tadeusza Rajca, który lądował również w tej samej odległości od Jeleniej Góry po przeleceniu 331 km w drodze powrotnej z Michałkowa. Tadeusz Kaczmarek i Andrzej Dziurzyński lecąc już „do domu" z Kobylnicy, lądowali w odległości 34 km od lotniska, po przeleceniu 348 km. Latano także po trasach trójkątów 100 i 200 km.

W sumie piloci szybowcowi Jeleniej Góry i inni przybywający w Jeżowie wylatali w bieżącym roku 11 000 km, w tym 4 000 km po trasach zamkniętych i 4 500 po trasach nawigowanych, z czego ponad połowa to plon wymienionych tu trzech wyjątkowo sprzyjających dni.

Przy okazji warto wspomnieć o jednym tej wiosny przypadku wystąpienia jeleniogórskiej fali. Po dwóch dniach niezdecydowania na dobre dmuchnęła ona w dniu 19 kwietnia br. Zdecydowane wznoszenia przy całkowicie bezchmurnym niebie pozwoliły na osiągnięcie i uzyskanie jedenastu przewyższeń ponad 5 000 metrów i czternastu przewyższeń ponad 3 000 metrów. Niestety, z powodu braku pilotów, dla których te osiągnięcia byłyby warunkami do odznak szybowcowych, aż 22 z tych przewyższeń wykonano w ramach treningu miejscowych pilotów i kadry. Tylko Zdzisław Witkowski (Jelenia Góra) uzyskał za przewyższenie ponad 5 000 m diament. (hek)

◇

Z OSTATNIEJ CHWILI: W dniu 24 maja br. pilot szybowcowy Aeroklubu Jeleniogórskiego — Henryk Lisiecki po starcie z lotniska w Białymstoku, lecąc na szybowcu „Foka", pobił dotychczasowy REKORD POLSKI w przelocie otwartym należący do Edwarda Makuli. Nowy rekord wynosi ok. 750 km. Lądowanie „Foki" w okolicach Berlina.

LUDZIE 20 LECIA

SZYBOWCOWY OLIMPIJCZYK

Edward Makula

GDY przekracza granice lotniska katowickiego, nie ma jeszcze szesnastu lat. W rok po zakończeniu wojny — podobnie jak wielu entuzjastów latania — pragnie ujrzeć ojczystą ziemię z powietrza, wznieść się ponad chmury i przeżyć swój wielki dzień w kabinie szybowca. Czy w tym przypadku dominuje chęć wyżycia się? Na pewno. Zainteresowanie ruchem i przestrzenią ma niemały wpływ na decyzję zostania pilotem. Ponadto w majsterkowaniu i technice widzi jakąś ogromną pasję, która wyrabia w nim cierpliwość, decyzję i silną wolę. Do dnia dzisiejszego cechy te należą do najbardziej charakterystycznych dla jego osoby.

Praca przy sprzęcie sprawia mu ogromną satysfakcję. A jak zachowuje się w czasie szkolenia praktycznego? Cierpliwie czeka na wzniesienie się w zadymione niebo Katowic, by po locie nie przekraczającym jednej minuty bardziej niż poprzednio poznać przedsmak prawdziwego lotu. Zmęczony więcej transportem szybowców i pracą na starcie niż wykonywanymi lotami wraca do domu z silniejszym postanowieniem latania. Pierwszy jednak lot pozostaje mu na zawsze bliski, na zawsze w pamięci.

Pewnego dnia, po roku latania na szybowcach, w źrenicach pilota pojawia się grymas bólu, a wykrzywione wargi i pobladła twarz zdradza zdziwienie. To nie sen, lecz prawdziwy wypadek szybowcowy. Wypadek, który poza przeżyciem staje się dla pilota ogromnym wstrząsem psychicznym. Pobyt w szpitalu oraz długie godziny rozmyślań zadecydowały o innym podejściu do latania. Szybownik dochodzi w końcu do wniosku, że wypadku można było uniknąć. co robić — rozmyśla. Rozsądek nakazuje przestać latać, ale serce bijące żywiej na widok lecącego szybowca lub samolotu, ciągnie go do latania. Ale jak, po tym co uczynił, przyjść na lotnisko, jak nawiązać rozmowę z instruktorem i kolegami? Postanawia jednak zapytać przyjaciół co sądzą o jego zamiarze dalszego latania. Spotkanie z instruktorem dodaje mu sił i odwagi. Postanawia, iż opinia o jego lataniu musi ulec zmianie. Jak mi później opowiadał — właśnie po wypadku szybowcowym jego zainteresowania zmieniły się o sto osiemdziesiąt stopni. Nastąpił wewnętrzny pęd do wiedzy, przy czym ciekawiło go wszystko to co wiązało się z przyrodą, a szczególnie z naukami ścisłymi. Ambicja nakazuje mu lepiej poznać prawa, które rządzą lotem szybowca.

Postanowienie swoje systematycznie wprowadza w czyn. W trzecim roku, począwszy od pierwszego startu, kończy z pomyślnym wynikiem podstawowy kurs pilotażu samolotowego w Ligocie Dolnej, a w następnym roku zdobywa Srebrną Odznakę Szybowcową. Wreszcie w maju i czerwcu pięćdziesiątego roku ustanawia dwa rekordy Polski. Od tej pory prasa codzienna i lotnicza coraz częściej podaje nazwisko Edwarda Makuli — dotąd nieznanego pilota Aeroklubu Śląskiego. Tego samego roku wykonuje etapowy lot szybowcowy o łącznej długości ponad tysiąc dwieście kilometrów, a w turnieju samolotowym, pod nazwą Krajowe Zawody Lotnicze, zajmuje trzecie miejsce.

Ciasno jest w mieście, ciasno w mieszkaniu o czterech ścianach, zamykających horyzont. Tęskni więc za ruchem, za przestrzenią. Każdą wolną chwilę spędza na lotnisku, pomaga młodszym kolegom klubowym i długie godziny przebywa w powietrzu. Trwa jak jastrząb, badając warunki termiczne i penetrując trasy przelotowe. Mimo zgłoszenia do Krajowych Zawodów Szybowcowych, uczestniczy w nich dopiero od drugiej konkurencji. Dlaczego? Wszystko się wkrótce wyjaśnia: po prostu. zdawał egzamin maturalny. Mimo opóźnionego przyjazdu do Inowrocławia, w ogólnej klasyfikacji zawodów zajmuje czwarte miejsce. Jest to piękne i zarazem zaszczytne wyróżnienie dla niego i klubu. Tam poznaje bliżej innych szybowników i ich technikę latania. Impreza ta wiele uczy młodego pilota śląskiego, stawiającego swoje pierwsze kroki na zawodach.

Ciągle zdobywa wiedzę i dużo lata. Najwięcej jednak pasjonuje się przelotami prędkościowymi, które są jego żywiołem. Bierze udział w zawodach i w mistrzostwach, a w jednym z lotów — i to w warunkach burzowych — uzyskuje wysokość blisko dziewięciu tysięcy metrów. Ustanawia także wyczyny szybowcowe, które zatwierdzone zostają jako rekordy krajowe. Staje się pilotem wysokiej klasy, pilotem kadry narodowej. Wkrótce też nadchodzi dzień pięknego sukcesu: zwycięża w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie. Zdobywa laur wawrzynowy dla polskiego szybownictwa. Rośnie jego popularność. Prasa krajowa i szybowcowa za granicą publikuje jego zdjęcia, podaje wyniki i szczegóły rozgrywanych przez niego konkurencji. Jego wspaniały przelot prędkościowy po trasie trójkąta trzysta kilometrów, w niezwykle trudnych warunkach atmosferycznych, jest wielokrotnie komentowany. Około godziny osiemnastej, wtedy, kiedy wydawało się z całą pewnością, iż żaden zawodnik nie zamelduje się nad taśmą, że niemożliwe jest utrzymanie się szybowca w powietrzu przy tak fatalnych warunkach termicznych, właśnie wówczas przylatują dwie polskie „Jaskółki". Jedną z nich pilotuje Edward Makula.

W tym okresie jako pracownik Biura Prasowego Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w Lesznie miałem okazję dobrze przyjrzeć się rozgrywanej imprezie. Nasi piloci ubrani w sportowe koszule i krótkie spodenki wyglądali co najmniej na chłopców, których dopiero można uczyć latać. Właśnie ci chłopcy startujący na polskich szybowcach wywalczyli dla naszych barw zwycięstwo w klasyfikacji indywidualnej i drużynowej. Wtedy poznałem bliżej Edka Makulę; jego spokój, doświadczenie zawodnicze, opanowanie oraz szybki refleks przyniosły mu ogromny sukces sportowy. Wtedy to, podobnie jak i w latach następnych, mogłem się osobiście przekonać, że zawsze jest sobą, kiedy mówi o rzeczach mało ważnych, jak również kiedy opowiada o sprawach niezwykłych i to wówczas, gdy blask jego nazwiska opromienia ludziom twarze. Żyje i postępuje według swoich zasad, kierując się więcej sercem niż rozsądkiem, chociaż czasem wydawać by się mogło, iż jest odwrotnie.

Szybownictwo porwało go, zawładnęło swoim pięknem i romantycznością, ugruntowało pojęcia ogólne i estetyczne. Na otaczające życie zaczął patrzeć przez pryzmat szybownictwa. Ono to obok wyżycia się emocjonalnego dawało mu to co bardzo potrzebuje: prędkość, ruch i przestrzeń. Szybownictwo umożliwia praktyczne potwierdzenie poznanych zagadnień teoretycznych, stwarza pole do eksperymentów, a co najważniejsze zbliża do techniki. Dzięki szybownictwu przebywa w środowisku ludzi, wśród których czuje się swobodnie, bowiem czas spędzony na lotnisku daje mu odprężenie po pracy zawodowej. Gdy mówi o tym wszystkim, słucham jego wypowiedzi z satysfakcją.

Często zastanawiałem się, czy wznosząc się w powietrze poddawał się nadal urokowi życia, tego życia i ludzi mu bliskich pozostawionych na ziemi? Niewątpliwie. Ale jednocześnie — jak mi to próbował wyjaśnić — właśnie tam w powietrzu gubił kontakt z ziemią. Wszyscy ci, których zostawił na ziemi, rozpływali się jak we mgle, oddalali i stawali się nieuchwytni, dalecy. Myśl o nich urywała się i w końcu znikła. Z wysokości lotu szybowca ich twarze traciły na ostrości, były do siebie podobne, a potem zanikały. I wtedy jego system nerwowy, wyczulony na każde drgnienie szybowca niczym igła magnetyczna, przestawiał się na wykonywany lot, pochłaniał go, zmieniał jego świat spojrzeń, wzruszeń i doznań psychicznych, ciągle odkrywanych na nowo.

Czy był kiedyś zmęczony lataniem? „Wiesz — powiedział, gdy siedząc któregoś dnia w pokoju operacyjnym zespołu lotnictwa sanitarnego częstował mnie herbatą — emocjonalność latania, właśnie owa emocjonalność wzrasta u mnie po zawodach. Tak, to może wydać się dziwne, ale to prawda. Mogę wykonywać najtrudniejsze przeloty i to dzień po dniu; latanie mnie nie męczy. Nie myśl, iż zostałem rutyniarzem. Przeciwnie, każdy lot jest dla mnie nowym eksperymentem, pogłębieniem wiedzy praktycznej. I co jeszcze: zawsze ciekawiło i ciekawi mnie, jak poszczególni zawodnicy rozgrywali konkurencje, kiedy odchodzili na trasę przelotu i jakie mieli warunki termiczne. Latając intensywnie przez dwa tygodnie na zawodach, po powrocie do domu, trudno mi jest przestawić się na tory normalnej pracy zawodowej. Jednak i to z czasem mija. Przestaję być zawodnikiem i przystosowuję się do trybu codziennych zajęć".

W roku pięćdziesiątym uzyskuje dyplom inżyniera mechanika, a ponadto tytuł Szybowcowego Wicemistrza Polski, ustanawia rekord międzynarodowy w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta dwieście kilometrów, buduje wraz z kolegą sanie motorowe i wirośmigłowiec oraz uczestniczy w rajdach motocyklowych. Pod koniec tego samego roku wyjeżdża do Indii jako członek polskiej wyprawy szybowcowej. Tam demonstruje polski sprzęt szybowcowy oraz bierze udział w pokazach, które ogląda premier Nehru. Gdy przyjeżdża do kraju, gdy jeszcze nie ochłonął z wrażeń dalekiego kraju, już otrzymuje skierowanie na obóz kadry narodowej. Wkrótce też powołany zostaje w skład polskiej reprezentacji na Szybowcowe Mistrzostwa Świata we Francji. W międzyczasie uzupełnia Złotą Odznakę Szybowcową trzecim diamentem, który ogólnie uznano diamentem za cierpliwość. W tym miejscu trzeba dopowiedzieć, iż od dawna przystępował on i to wielokrotnie do prób przebycia odległości ponad pięciuset kilometrów. Zawsze jednak próby te kończyły się niepowodzeniem, zawsze zabrakło mu kilkunastu kilometrów do zaliczenia warunku diamentowego.

W Szybowcowych Mistrzostwach Polski startuje poza konkursem w ramach zatwierdzonej ekipy Aeroklubu PRL na mistrzostwa świata. Na mistrzostwach Polski nie walczy o tytuł, o punkty, nie walczy o miejsce. Stara się natomiast oszczędzać nowy szybowiec, zbiera z wrodzoną mu pedantycznością doświadczenia do swojego występu za granicą. Lata zresztą w zbliżonych warunkach terenowych i atmosferycznych, w jakich może się znaleźć we Francji. Czyni to podobnie jak i inni piloci — członkowie ekipy, zresztą zgodnie ze wskazówkami ówczesnych władz lotnictwa sportowego. Niestety władze te po rozegranych mistrzostwach, ze względu na słabe wyniki uzyskane w zawodach, odwołują go z reprezentacji. Uważają, iż nie jest w tak zwanej formie zawodniczej i dlatego muszą wysłać za granicę tego pilota, który zajął czołowe miejsce w mistrzostwach.

Jak niewiele było trzeba, by wybuchnąć wtedy gniewem, aby głośno krzyknąć, uderzyć mocno pięścią w stół. Edward Makula, mimo iż wewnętrznie zdenerwowany, przyjął decyzję ze spokojem. Jako sportowiec umiał nie tylko zachować powagę na zawodach, ale i także w życiu. Nie pierwszy raz zresztą miał do czynienia z niefortunnością losu, nie po raz pierwszy zabrakło wiary u władz w jego umiejętności zawodnicze. Jednak szwy organizacji, do której wtłoczono lotnictwo sportowe, zaczynały pękać. Reaktywowany i odmłodzony Aeroklub PRL czyni wszystko, aby naprawić krzywdy wyrządzone ludziom, dla których lotnictwo stało się — częścią ich życia.

Jakże śmieszne wydały się później tamte niefortunne decyzje. W niecały rok Edward Makula zostaje Szybowcowym Mistrzem Polski, zdobywając w zaciętej walce sportowej zaszczytny tytuł — marzenie niejednego szybownika — i to w konkurencjach rozegranych przy termice bezchmurnej. Ale Makula, jak rozpędzona maszyna, już w następnym miesiącu zdobywa tytuł Szybowcowego Wicemistrza Jugosławii. I gdyby prawidłowościom losu stało się zadość, przyleciałby do Polski jako mistrz. Ktoś inny na jego miejscu może by się smucił, ale on uśmiechnął się tylko, pozostawiając w kraju leżącym nad Adriatykiem wielu przyjaciół, dla których stał się wzorem wielkiego sportowca i szybownika.

Jako drugi pilot w Polsce otrzymuje za wybitne osiągnięcia w szybownictwie — Medal Tańskiego. A potem nadchodzi dzień startu w mistrzostwach świata w Lesznie. O ironio losu! I znowu Edward Makula otrzymuje „Jaskółkę", tę „Jaskółkę", na której przed czterema laty zwyciężył w zawodach. Czy ma szanse? Ma, ale małe. Musi swoim doświadczeniem sztucznie podnieść doskonałość „Jaskółki"! Czyni to w sposób mało spotykany. W wyniku uporczywej walki sportowej o najlepszą lokatę zajmuje w ostatecznej klasyfikacji piąte miejsce, wyprzedzając wielu renomowanych pilotów o nazwiskach na skalę światową i to na szybowcach o lepszej doskonałości. To był naprawdę piękny wynik, budzący podziw i uznanie, tym bardziej, iż drugi polski reprezentant latający również na „Jaskółce' zajął dopiero czternaste miejsce.

Szybko kręci się koło sportowego życia, szybciej jednak od niego — życie osobiste. Czy tylko i wyłącznie Edward Makula zaabsorbowany jest lataniem, startami w zawodach, ustanawianiem rekordów? Skądże. Nieustannie zdobywa wiedzę, uzyskując dyplom magisterski na Politechnice Śląskiej, rozpoczyna pracę jako nauczyciel przedmiotów zawodowych w Technikum Energetycznym w Bytomiu, a kilka lat później zaczyna latać zawodowo jako pilot sanitarny katowickiego pogotowia lotniczego. Ponadto od wielu lat jest członkiem zespołu rzeczoznawców techniki samolotowej. Czy nie za dużo pracuje? Przekonałem się, iż dobrze sobie radzi. Jak on to robi, jak godzi wszystkie czynności, których się podjął, to już tajemnica tego sympatycznego sportowca.

Edward Makula i „Zefir", to nierozerwalna całość — pilot i szybowiec. Kto spośród pilotów lepiej od Makuli poznał „Zefira", kto więcej razy odwiedził zakłady i był świadkiem kolejnych etapów budowy tego szybowca? Śmiało by można rzec, iż „Zefir" powstał w jego oczach. Rozmawiał z jego twórcą, poznał na pamięć każdy szczegół konstrukcyjny, a w dwa tygodnie po oblataniu „Zefira" siedział już za jego sterem. Był zadowolony. Od początku więc datuje się sentyment Edwarda Makuli do „Zefira". Najbliższe mistrzostwa, mistrzostwa wielkich nadziei dla naszego szybownictwa, miały potwierdzić ostatecznie wysoką klasę pilota i szybowca.

Ogromny sukces w Kolonii, gdzie Edward Makula wywalczył tytuł wicemistrza świata w klasie otwartej, właśnie na „Zefirze", był ogromnym wydarzeniem, które szeroko i przez dłuższy czas komentowała lotnicza prasa na całym świecie. Zwycięzca czterech konkurencji, a więc wydarzenia bez precedensu w historii mistrzostw świata, tylko przez przypadek nie osiąga pełnego sukcesu na miarę swoich umiejętności. Pechowy lot w oparciu o nieprawdziwą prognozę meteorologiczną podaną przez organizatorów mistrzostw kończy się dla niego i pozostałych dwóch polskich zawodników lądowaniem przed burzą i nie zaliczeniem konkurencji. Lecz zawodnicy, publicyści lotniczy i organizatorzy szybko poznają w Makuli wielkiego i niedoścignionego szybownika. Nazywają go moralnym i nieoficjalnym mistrzem świata. Co na to Makula: jest jak zwykle opanowany i szczerze się uśmiecha jak stuprocentowy sportowiec.

Nim wybierze się do Argentyny, nadal lata z dużą ambicją sportową, uczestniczy w mistrzostwach, ustanawia kolejne wyczyny, przewyższające dotychczasowe rekordy międzynarodowe. I znowu eksperymentuje w różnych warunkach atmosferycznych i terenowych. Lata wśród pagórków, gdzie tu i ówdzie błąkają się zanikające już kominy termiczne, podpierając jakby ostatnim westchnieniem skrzydła „Zefira". Niebo jest wtedy szare, znużone, a spod zlewających się chmur słońce przesyła ostatnie, pożegnalne ukłony. Szybowiec utykając początkowo, jak kulejący na ziemi ptak, wznosi się stopniowo coraz wyżej. Innego dnia startuje wcześnie, rankiem, gdy tylko zarysowała się kształtna kopuła nieba i gdy wypłynęła na nią niebieska polewa, rozpraszając widnokrąg. Lata długo, aż czyste powietrze poprawia widzialność. Ląduje wówczas, gdy złocista czupryna słońca wkrada się do kabiny „Zefira" i rozbiera przejmującym upałem. Kiedy indziej jeszcze lata w termice bezchmurnej, przemierza równo odmierzone odcinki trasy, mimo iż pot spływa po całym ciele. Spieczone wargi i oczy chronione ciemnozielonymi szkłami odparowują ciosy natury.

Wreszcie następuje odlot za ocean, na drugą półkulę. Pod niebem Argentyny ma się rozegrać kolejny etap rywalizacji sportowej o tytuł najlepszego szybownika świata. W tego rodzaju imprezie startuje po raz trzeci, a więc nie jest nowicjuszem. Niemniej musi pokonać w pojedynku sportowym równie wysokiej klasy przeciwników, latających również na szybowcach wysokowyczynowych. Taktyka latania na mistrzostwach Polski i mistrzostwach świata jest różna. Emocja w kraju jest mniejsza niż na zawodach poza jego granicami. Na mistrzostwach Polski ryzykuje się jedynie własnym nazwiskiem, natomiast na mistrzostwach świata całym polskim szybownictwem. Ranga duża, ryzyko ogromne, szanse przypuszczalne lub niewiadome. Czy zdawał sobie sprawę z tego nasz reprezentant? Jak najbardziej.

Wiadomość telegraficzna, jaka dotarła z dalekiej Argentyny do Warszawy, była krótka. Wynikało z niej, iż Szybowcowym Mistrzem Świata został Edward Makula. Można sobie wyobrazić co przeżył on sam, cała nasza ekipa jak również Polonia argentyńska. Wiadomo, iż na najwyższym maszcie załopotała flaga biało-czerwona. Tak ona jak i Mazurek Dąbrowskiego wycisnął u niejednego łzy wzruszenia. A mistrz świata na wysokim podium, wyprostowany, uśmiechał się i na pewno przeżywał swój wielki dzień. I na pewno serce zabiło mu żywiej jak wtedy, gdy spoglądając ze szczytu szybowiska w kraju rodzinnym — w pierwszym okresie latania — liny wzlotowe wyrzucały go między niebo a pochyłość zbocza. I chciałby teraz uścisnąć tych wszystkich, którzy przyczynili się do jego zwycięstwa.

Nazwisko Edwarda Makuli zostaje wpisane do historii mistrzostw świata, do historii szybownictwa. Bo mistrzostwa świata — to olimpiada szybowcowa, olimpiada wielkiej i zaszczytnej rywalizacji sportowej. A wywalczony tytuł mistrza świata, to złoty medal olimpijski, złoty dla pilota i złoty dla polskiego szybownictwa. Czy jest więc coś trudniejszego i zarazem piękniejszego dla sportowca niż podjęcie wielkiej gry, w tym przypadku rywalizacji szybowcowej w nieznanym kraju, w trudnych warunkach terenowych i nawigacyjnych, mając każdorazowo na ogonie „Zefira" co najmniej trzydziestu groźnych przeciwników?

Wiele niezwykłych przygód, często nie bez dreszczyka emocji, można by opowiedzieć z przeżyć Edwarda Makuli. Choćby lot w chmurze gradowej. Wokół szybowca liczne wyładowania atmosferyczne w kolorze fioletowo-purpurowym, uszkodzone skrzydło, brak maski tlenowej, potężne wznoszenia. Albo lądowania w ogródkach, w tym co najmniej dwa w Polsce na „Jaskółce" i jedno za granicą na „Zefirze" — w ogródku przylegającym do ambasady amerykańskiej w Bonn. Przy tej okazji trzeba dodać, iż ogródki te nie były dłuższe jak siedemdziesiąt metrów. Dalej — trudno by było zliczyć na przykład wykręcanie się w kominach termicznych z wysokości rzędu pięćdziesięciu metrów. Swego rodzaju rekord ustanawia w Jugosławii, gdzie na rozgrywanych mistrzostwach wzniósł się z wysokości dwudziestu metrów!!! Lata na Węgrzech — specjalnie tam zaproszony — i w Szwajcarii. W tej ostatniej — jak twierdzi — nauczył się latać w górach. Wielokrotnie ląduje samolotem pod stromy stok, lata na tak zwanej krawędzi bezpieczeństwa, szczególnie śmigłowcem jako pilot sanitarny. Między innymi w burzy, gdy szczyty gór zasłonięte są chmurami i jednym wskaźnikiem lotu jest odbicie reflektora śmigłowca w strumyku.

Jest autorem wielu interesujących prac fachowych z szybowcowej taktyki przelotowej. Opracował także bardzo użyteczny korektor prędkości przeskokowych dla lotów falowych i wysokościowych. Ale co najciekawsze to przede wszystkim to, iż bardziej imponuje mu nowoczesne wyposażenie samolotu, niż jakiś niezwykły antyk. Niemniej jednak w jego mieszkaniu oglądałem nóż, który otrzymał od znakomitego pilota alpejskiego Hermana Geigera, bumerang z Australii, łuk angielski, lasso argentyńskie zwane Tres Marija (Trzy Marie) zakończone trzema kulkami, które pętają zwierzęta, oryginalny i niezwykły ze względu na wygląd sztylet hinduski, wypisany na skórze akt przyjęcia Edwarda Makuli w poczet gauchos — argentyńskich kowbojów i wiele innych.

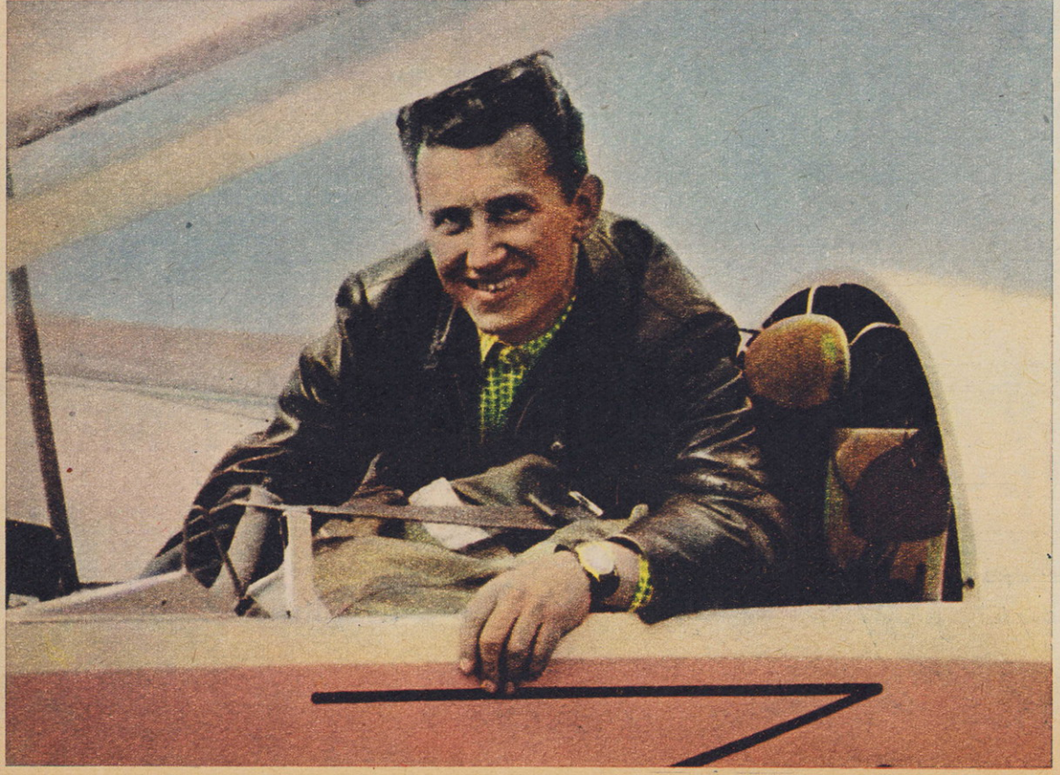
Edward Makula należy do ludzi o nieprzeciętnej odwadze, wytrwałości i silnej woli. Jego trzy pasje życiowe, to lotnictwo, pedagogika i technika, które łączy z sobą z zadziwiającą umiejętnością. Bo piekielnie trudno zostać autorem wygranej. Tutaj przede wszystkim w grę wchodzą walory intelektualne, doświadczenie zawodnicze i duch sportowy.

Dom rodzinny, żona i śliczna córeczka, witająca zawsze z radością wracającego z pracy tatusia, to oddzielny rozdział w życiu mistrza świata Edwarda Makuli — nie mniej piękny od sportowego. Jakże często cała trójka siada do własnego samochodu i udaje się na spacery i wycieczki. A żona uzbrojona w aparat fotograficzny robi zdjęcia, które powiększają album rodzinny. Jedno z tych zdjęć, wykonanych na lotnisku, przy „Zefirze", reprodukujemy obok.

Tak mijają dni, miesiące, lata. I chwila zastanowienia. Czyż w bezmiarze przestrzeni dane mu jest zawsze zwyciężać? Jakże często zwycięstwo jest dla niego przegraną, a przegrana pierwszym etapem zwycięstwa.

Szybownictwo otworzyło przed nim nową kartę życia, on natomiast otwiera nową kartę polskiego szybownictwa. A przecież od pierwszego startu Edwarda Makuli nie minęło jeszcze dwadzieścia lat.

TADEUSZ MALINOWSKI

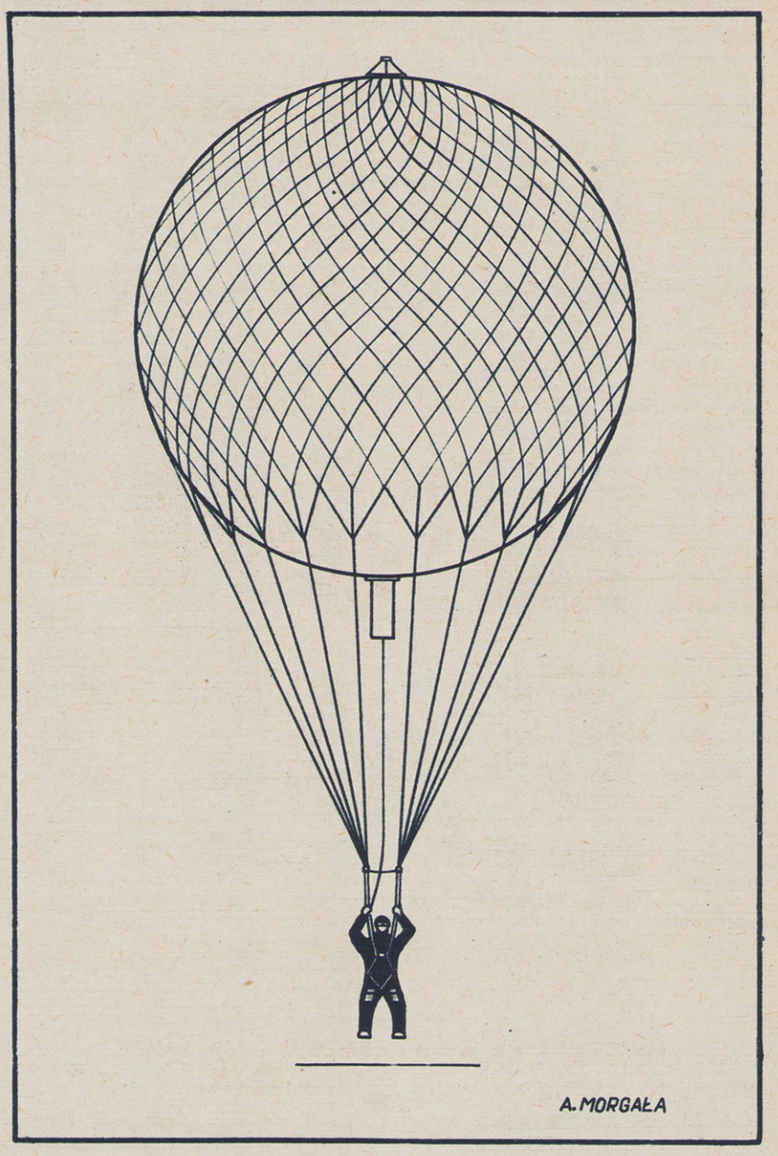


JUMPING BALON – SKOCZEK

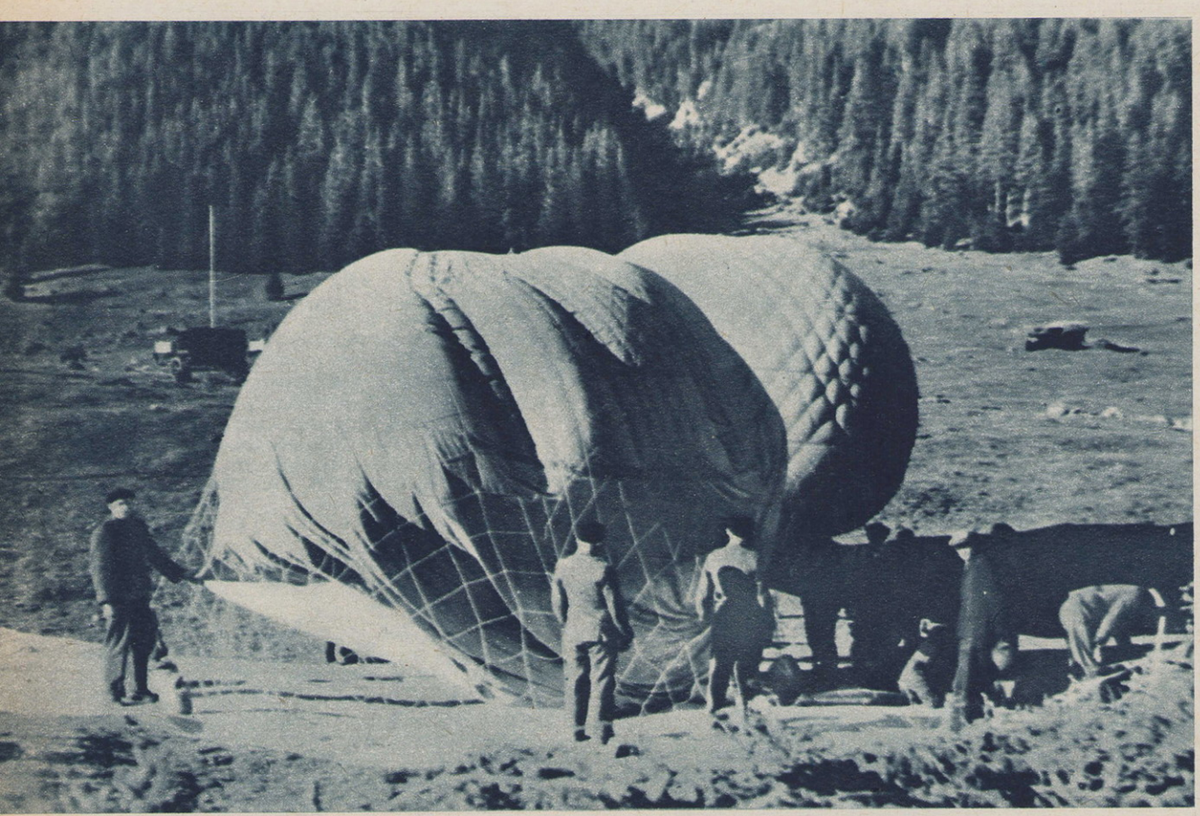
W 1934 r. Wojskowa Wytwórnia Balonów i Spadochronów wykonała oryginalną konstrukcję. Był to jumping — najmniejszy balon zdolny do uniesienia człowieka. Objętość powłoki dobrano tak, aby zapewnić zrównoważenie siły nośnej z udźwigniętym ciężarem na poziomie startu. Po odbiciu od powierzchni ziemi następował skok o wysokości około 100 m i długości do kilkuset metrów, zależnie od szybkości wiatru. Na jumpingu można było również wykonywać dłuższe loty poziome, tak jak na zwykłym balonie wolnym. Zależnie od ilości balastu i warunków atmosferycznych loty mogły trwać do kilkunastu godzin. Był to jeden z najtańszych rodzajów sportu lotniczego.

Konstrukcyjnie jumping był bardzo zbliżony do klasycznego balonu wolnego. Różnicę stanowił brak kosza i pewne uproszczenia konstrukcji. W pilotażu różnił się sposobem pokonywania przestrzeni. Model WWBiS posiadał powłokę o kształcie kulistym, składającą się z trapezowych płatów. Sklejone i zszyte w całość tworzyły południkowe pasy i równoleżnikowe pierścienie. Szwy pokryte były taśmą uszczelniającą. Na wierzchołku umocowano klapę nawigacyjną uruchamianą ręcznie przez pilota. Na dolnym biegunie znajdował się rękaw służący do napełniania powłoki. W locie rękaw spełniał funkcję zaworu bezpieczeństwa. Powłokę obejmowała sieć oczkowa zakończona u góry tzw. gwiazdą, a u dołu linkami nośnymi. Linki złączone były w cztery metalowe oczka. Do nich zaczepiano zamki zatrzaskowe od szelek spadochronowych. Zamiast kosza podwieszano zwykłą uprząż spadochronu. W przypadku dokonywania dłuższych lotów pilot zabierał małą tablicę przyrządów pokładowych, umocowywaną na piersi. Niewielki balast mieścił się w dwóch torbach przytroczonych do pasa. Pierwszy polski jumping został oblatany na kilka tygodni przed publicznym występem. Inż. Franciszek Janik dokonał prezentacji nowego balonu podczas „Challenge — 1934" w Warszawie. Pole Mokotowskie, na którym odbywał się pokaz, zostało przebyte w czterech skokach każdy o długości 200—250 m. Skakanka wywołała zrozumiałe zdumienie wśród zgromadzonych widzów. Wrażenia dopełnił widok pilota z balonem niesionym bez najmniejszego wysiłku przez kilku malców w kierunku trybun. Długość skoków i prędkość opadania można było regulować przez wysypywanie balastu lub upuszczanie gazu. Balon napełniano wodorem, który zapewniał wykonywanie skoków przy małej objętości powłoki.

Wkrótce Wytwórnia wykonała drugi identyczny egzemplarz balonu. W późniejszym okresie inż. Janik, który był kierownikiem Sekcji Balonowej i instruktorem AW, szkolił w jumpingu młodzież warszawskich szkół średnich. W październiku 1938 r. obydwa balony sprowadzono do Doliny Chochołowskiej dla obsługi „Gwiazdy Polski". Jumpingi, tym razem na uwięzi, miały służyć mechanikom dla przeprowadzenia ostatniej kontroli powłoki w pozycji startowej. Wyprostowany stratostat posiadałby wysokość 120 m i dostęp do jego górnych partii był tylko drogą powietrzną. Porównanie balonowego karzełka z olbrzymem byłoby świetną reklamą dla Wytwórni. Największy i najmniejszy balon świata praktycznie ukazałyby możliwości naszego przemysłu. 12 października jumpingi zostały napełnione. Kilka godzin później, wobec odwołania startu, opróżniono je z powrotem.



A. MORGAŁA



Jumpingi w dolinie Chochołowskiej, w październiku w 1938 r.

Poza kilkoma próbami skoki balonowe w kraju nie przyjęły się. Za granicą do tego sportu przywiązywano większą uwagę. W Związku Radzieckim uprawiano jumping od 1929 r. i budowano do tego celu balony o bojętościach od 110 do 150 m³. Oprócz skoków dokonywano tam wielu przelotów. 21 września 1936 r. pilot Wasilewski zdobył rekord długotrwałości lotu w czasie 20 godzin 43 minut. Lot odbywał się na balonie skoczku 150 m³. Wyczyn wymagał dużych umiejętności, zwłaszcza jeżeli uwzględni się minimalną ilość rozporządzalnego balastu. Pomimo niewątpliwych zalet i atrakcyjności tego sportu, nie cieszył się on w Polsce specjalnym zainteresowaniem. Jumping WWBiS był konstrukcją eksperymentalną i nie wszedł do produkcji seryjnej.

Jumping WWBiS — dane techniczne

Wymiary:		
Objętość	—	120,0 m³
Średnica	—	6,1 m
Powierzchnia	—	117,0 m²
Wysokość	—	ca 12,0 m
Ciężary:		
Powłoka	—	32,3 kG
Klapa nawigacyjna	—	1,2 kG
Sieć	—	9,5 kG
Uprząż	—	6,0 kG
Ciężar własny	—	49,0 kG
Maks. ciężar pilota	—	83,0 kG

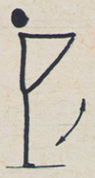
mgr ANDRZEJ MORGAŁA

KRYPTONIM IKAR

Drogi Kolego!

Cieszę się szczerze, że marzenia Twoje zaczynają się spełniać. Przeżyłeś pierwsze cudowne wrażenia lotu na razie jako pasażer, ale już wkrótce zaczniesz samodzielnie wykonywać zadania. Chciałbym Ci jednak przypomnieć, że jesteś uczniem i masz w pierwszym rzędzie ukończyć z dobrymi stopniami naukę i otrzymać promocję do następnej klasy.

Latanie to wielki „magnes", który ciągnie wszystkich od-



Ćwicz. 1.

ważnych bez względu na wiek i płeć.

Latanie to jak „zły duch" przysłania inne sprawy i o tym musisz pamiętać. Nie wolno Ci latać kosztem nauki, może Cię to drogo kosztować. Oblanie egzaminów, powtarzanie roku, to wielki wstyd i wielka szkoda w lotniczych zamierzeniach. Znam wielu takich, którzy zakochani w lataniu zapomnieli o szkole i kiedy się opamiętali, było już za późno. Ty takim nie będziesz, bo jesteś rozsądny i potrafisz pogodzić piękne z pożytecznym. Życzę Ci powodzenia. A teraz do roboty.

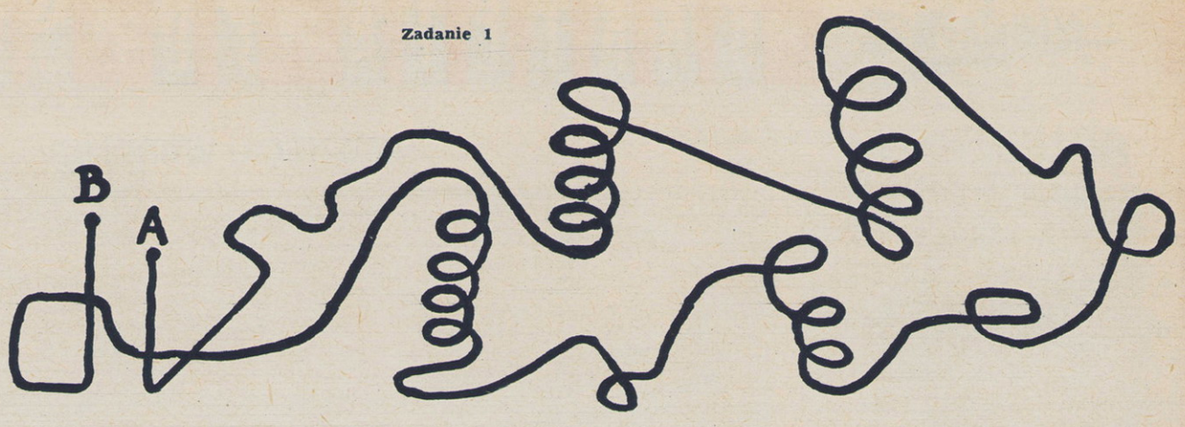
Zadanie 1

Sprawdzian zdolności koncentracji i koordynacji.

Rysunek przedstawiający linię krzywą połóż na stole i przypnij pineskami. Weź ołówek i postaw na punkcie A. Lewą

Ćwicz. 2.

ręką weź lusterko, które trzymać musisz na wysokości czoła, tak żeby patrząc w nie widzieć dobrze rysunek leżący na stole i ołówek. Krzywa wyobraża schemat przelotu docelowo-powrotnego. Patrząc w lusterko staraj się przelecieć (lekko rysując ołówkiem) całą trasę od punktu A do B. Zmierz czas stoperem lub zwykłym zegarkiem. Ocena — czas przelotu 1 min 30 sek. — bardzo dobrze, 2 min. — dobrze. Linia ołówka pokrywa się kształtem z linią



Zadanie 1

trasy bez większych odchyleń — celująco. Linia ołówka biegnie podobnie do oryginału bez ostrych załamań — bardzo dobrze. Linia ołówka wyraźnie odchyla się od oryginału, ale zachowuje kształt falisty i wraca na trasę — dobrze. Wielokrotne ostre załamania i zmiana kierunku — źle. Musisz ćwiczyć. Nie potrafisz się dobrze koncentrować i koordynować. Taki pilot długo nie będzie latać.

Zadanie to wykonuj przynajmniej 2 razy w tygodniu, w serii 3 powtórzenia.

Zadanie terenowe — o charakterze wytrzymałościowym.

Dwa razy w tygodniu wykonaj (najlepiej w zalesionym terenie) następujące zadania. Marsz z krążeniem ramion w przód i w tył. Wymachy nóg w przód co trzy kroki, raz w lewą raz w prawą. Podciąganie na rękach, wisząc na gałęzi. Skręty tułowia w lewo i prawo w marszu — energiczna praca rąk wzmagająca skręt tułowia.

Kilka wieloskoków (przeskok z nogi na nogę). Odpoczynek w marszu 10 min.

Ćwiczenie główne. 2 min. bieg (około 600 m) + 4 min. marsz + 2 min. bieg + 3 min marsz + 2 min bieg + 5 min. marsz + 2 min. bieg zakończony 100 m przyspieszeniem.

Marsz, świczenia oddechowe (przy skłonie wydech; przy wyproście wdech, ramiona w bok wdech, ramiona w przód aż do splotu z jednoczesnym wydechem itp. ćwiczenia. Po powrocie do domu kąpiel, najlepiej pod natryskiem.

Gimnastyka poranna II seria ćwiczeń. Ustaw 3 krzesła w odległości dowolnej i wykonaj 2 min. przełaj lekkim biegiem. Slalom między krzesłami, wchodzenie na krzesła, pełzanie pod krzesłami, kilka zeskoków z krzesła, dobrze amortyzując lądowanie. Przemachy nogą lewą, prawą ponad krzesłem. Każdy element staraj się wykonać kilka razy. Odpocznij 2 min.

Ćwicz. 1. Postawa zwarta, ramiona w przód. Naprzemianstronne wymachy nóg (raz lewą raz prawą) maksy-

Ćwicz. 3.

malnie wysoko od wyciągniętych rąk. Licz ile wymachów wykonasz w 30 sek.

Ćwicz. 2. Unik podparty lewą nogą. Z tej pozycji wykonaj maksymalnie szybko zmianę nóg bez przerwy przez 30 sek. Oblicz ile razy zrobiłeś zmianę nóg.

Ćwicz. 3. Stań w opadzie rozkrocznym, obie ręce w bok, w lewo. W tej pozycji

Ćwicz. 4.

wykonaj (30 sek) skręty tułowia w lewo i prawo, mocna praca zamachowa rąk — wzrok skierowany zawsze w kierunku wymachu.

Ćwicz. 4. Postawa zwarta — rękami chwyć kark. W tej pozycji wykonaj klęk na lewe kolano, następnie na prawe i powrót do postawy i tak bez przerwy przez 30 sek. (klękaj na podkładkę z koca lub coś

Ćwicz. 5.

miękkiego). Oblicz ile wykonałeś klęków.

Ćwicz. 5. Stań tyłem do stołu w odległości 1 m. Ręce oprzyj na krawędzi stołu. Z tej pozycji wykonaj maksymalnie szybko uginanie i prostowanie rąk w ciągu 30 sek. Licz tylko ugięcie.

Ćwicz. 6.

Ćwicz. 6. Stań przed krzesłem około 50 cm. W ciągu 30 sek. szybko przenoś raz prawą raz lewą nogę ponad krzesłem.

Oblicz ile razy wykonałeś ćwiczenie w sumie lewą i prawą nogą.

Ćwicz. 7. Uklęknij, kolana lekko rozwarte, ręce na karku (jak w nr 4), skłon w przód. Z tej pozycji maksymalnie szybko w ciągu 30 sek. wykonaj wyprost z jednoczesnym spojrzeniem na sufit. Oblicz ile zrobiłeś wyprostów.

Zgodnie z umową ćwicz bez przerw, przechodząc od ćwiczenia do ćwiczenia. Jeżeli

Ćwicz. 7.

będziesz zbyt zmęczony, odpoczywaj między ćwiczeniami 1 minutę.

Wszystko zapisuj do tabelki i sprawdzaj czy robisz postępy. Jeżeli ćwiczyłeś dobrze I serię zadania wykonasz. W innym przypadku będziesz mieć początkowo duże trudności.

Z lotniczym pozdrowieniem

mgr Zb. OSINSKI

WAKACJE ZE „SKRZYDLATĄ"...

Na wakacjach lub na urlopie, w górach i nad morzem, w czasie odpoczynku i w podróży uprzyjemni Ci czas lektura bogato ilustrowanego, kolorowego tygodnika lotniczo-astronautycznego, jakim jest „Skrzydlata Polska".

Regularne otrzymywanie poszczególnych numerów zapewnia prenumerata, którą można zamówić na adres miejsca, w którym spędzać będziecie urlop lub wakacje.

Prenumeratę „Skrzydlatej Polski"

która wynosi:	miesięcznie	— 8 zł
	kwartalnie	— 26 zł
	półrocznie	— 52 zł
	rocznie	— 104 zł

zamówić można w najbliższym urzędzie pocztowym, u listonosza, w oddziale lub delegaturze „RUCHU-u". Można też dokonywać wpłaty na konto PKO nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. Zamówienie na prenumeratę, złożone do dnia 15 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty, zapewni Wam systematyczne otrzymywanie naszego tygodnika.

Pomyślcie też o krewnych i znajomych za granicą

Możecie również dla nich zamówić prenumeratę „Skrzydlatej Polski". Przyjmuje ją również do dnia 15 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „RUCH", Warszawa, ul. Wronia 23 nr konta PKO 1-6-100024, tel. 20-46-88. Cena prenumeraty „Skrzydlatej" za granicę jest o 40% wyższa od ceny podanej.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

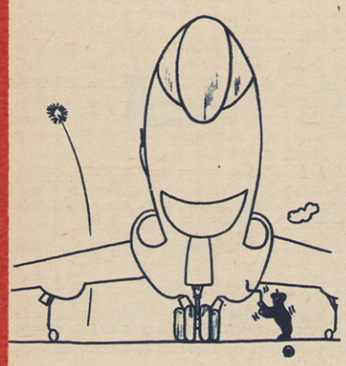
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 3931 Z-16

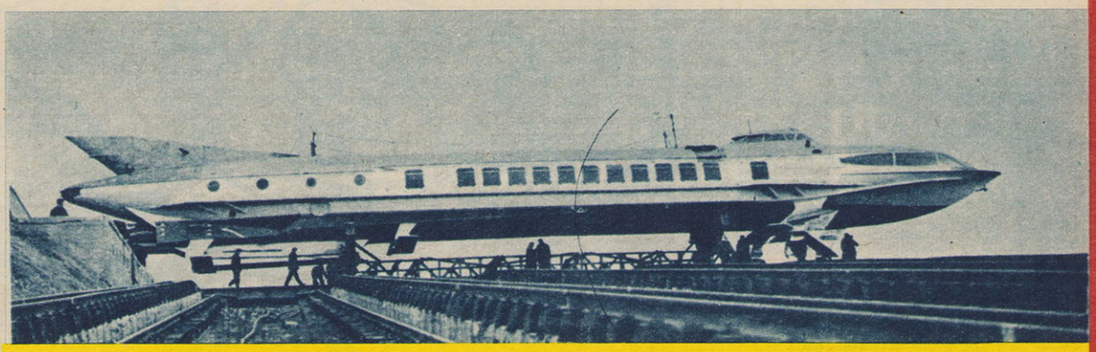
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

PROWADZIŁ DEFILADĘ

Jednym z najlepszych pilotów wojskowych lotnictwa Jugosławii jest podpułkownik Nikola Mijatow. Prowadził on w tym roku defiladę powietrzną w Belgradzie, z okazji święta 1 Maja.
Foto: „Aerosvet"

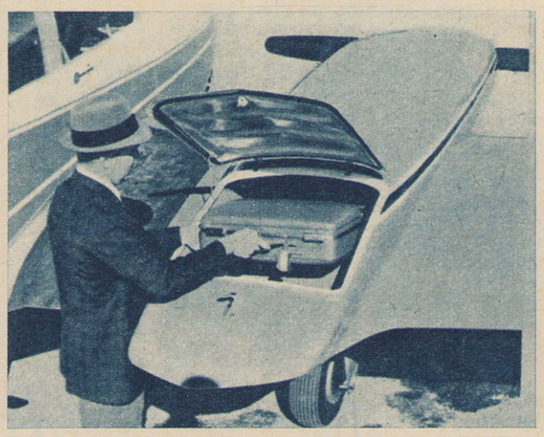


RADZIECKI WODOLOT



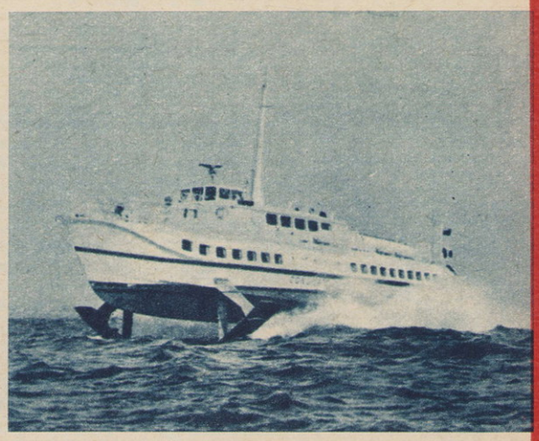
Najnowszym radzieckim wodolotem jest ten oto widoczny na zdjęciu, sfotografowany w trakcie spuszczania po pochylni na wodę. Wodolot zbudowany został w zakładach Krasnoje Sormowo. Przeznaczony jest do komunikacji rzecznej i morskiej przybrzeżnej. Rozwijana prędkość — 110 km/h. Ilość pasażerów — 150.
Foto: „The Illustrated London News" (2)

TAJNY" BAGAŻNIK



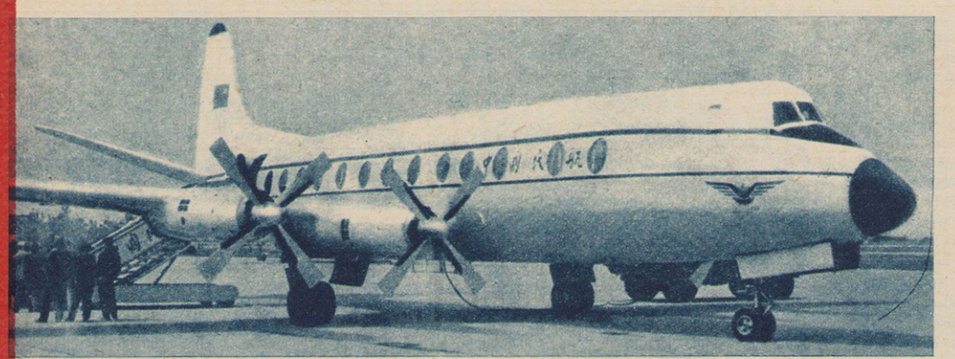
Bardzo wygodny dodatkowy bagażnik posiada amerykański samolot turystyczny Cessna-310. Samoloty tej firmy przodują w Stanach Zjednoczonych pod względem elegancji, ekonomiczności i uniwersalności zastosowania.
Foto: „Flugwelt"

„CONDOR"



Pomiędzy miejscowością St. Malo we Francji i wyspą St. Helier w Kanale La Manche kursuje pasażerski wodolot „Condor", zabierający 140 pasażerów. Podróż w jedną stronę trwa 70 minut. Na zdjęciu: „Condor" na pełnej prędkości.

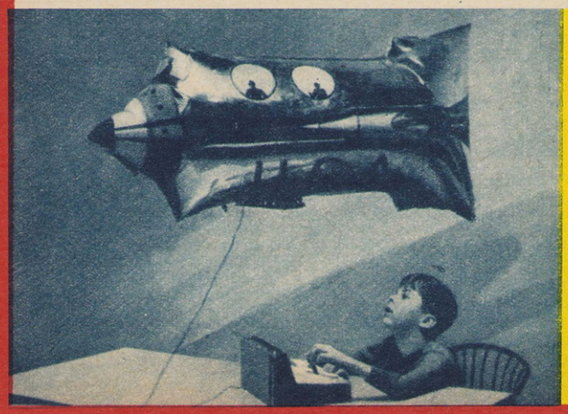
„Viscounty-843" na liniach chińskich



Na liniach wewnętrznych w Chińskiej Republice Ludowej używane są m. in. samoloty angielskie „Viscount-843". Na zdjęciu: „Viscount-843" na lotnisku w Pekinie.
Foto: „The Aeroplane and Commercial Aviation News"

Trzeba mieć odwagę

Oxford ma od pewnego czasu nową uczelnię. Jest nią pierwsza chyba na świecie prywatna szkółka... akrobacji powietrznej, założona przez małżeństwo Petera i Maureen Dennay. Naukę może rozpocząć każdy, dysponujący własnym spadochronem, pieniędzmi i — odpowiednią dozą odwagi.
Foto: B. Koszewski



DLA NAJMŁODSZYCH

Szczytem realizmu w zakresie zabawek jest chyba obecnie latający statek kosmiczny. Napełniony jest on gazem, utrzymującym go w powietrzu. Trzy maleńkie silniczki elektryczne, napędzane przez dwie 6-woltowe baterie, mogą zależnie od położenia dźwigni kontrolnej poruszać zabawkę do przodu i tyłu, powodować skręty i zmianę pułapu lotu. Firma produkująca te zabawki straciła na prace przy konstruowaniu i próby 4 lata oraz 250 tys. dolarów.
Foto: „Newsweek"